Stanford University Libraries
3 6105 118 852 768

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 365.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245
Postsparkassen-Konto des Club Nr. 853.696
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates
von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller
Offene Reklamationen portofrei.

N° 1. Wien, den 1. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist 503

HYDROCHROMIN

schon **streichfertig** und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—1.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **120.000** Stück

in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:

Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.

! Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

Leuchttag & Seidenstein

Wien, III/4. 494

Präzisions-Uhren sowie alle anderen erdenkl. u. zu Sorte. Glashütte, Badeilett, Schaffhausen u. s. w. Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben!

Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 8 bis 500. Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.

Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier
WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

Einladung zur Besichtigung

von Sauggasanlagen, gefeuert mit Brennstoffabfällen, gleich vorzüglich geeignet zum Kraftbetriebe wie zum Lichtbetriebe.

Unternehmung für Kraft- und Lichtanlagen P. Hock, Wien, IX. Nussdorferstraße 7.

RUDOLF SCHMIDT & Co.
FEILENFABRIK u. STAHLHAMMERWERK

Spezial-Artikel:

Feilen aus Prima Tiegelgußstahl, Marke: Hufeisen.
Präzisionsfeilen feinster Qualität, Marke: Grobet.
Revolverstahl (steirischer Werkzeugstahl) in unübertroffener Qualität.
Revolver-Schnellschneidestahl, Härte 5/0 auf allerhärteste Materialien.

Patent-Blattfeder-Hämmer.

Aufhauen abgenützter Feilen

nach neuem Abonnementsystem, wobei der Bestand erhalten bleibt und Neuanschaffungen fortfallen. Hierbei entfallen die umständlichen Präliminare-Einreichungen für neue Feilen. 430

Digitized by Google

Patent Hatschek

Eternit-Schiefer

Patent Hatschek

(ges. gesch. Bezeichnung für Asbest-Zement-Schiefer.)

Das beste Dach der Gegenwart!

Eternitwerke Ludwig Hatschek

Vöcklabruck, Ob.-Öst.

Weltgehendste Garantien!

Feuer- und sturmsicher, wetterfest und reparaturlos, leicht, vornehm und billig.

Fabriken:
Vöcklabruck, Ob.-Öst.
Nyerges-Ujfalu, Ungarn.

Niederlagen:
Wien, IX. Berggasse 11.
Budapest, Andrassystraße 83.

Erstklassige Referenzen.
o o
Verlangen Sie Muster und Prospekt.

111

Den Mitgliedern des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

bestens empfohlene Firmen:

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1826. — Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bedürfnerungsgüter gegen Hagelschlag 478

Reservefond 4. Anst.: K 8,345.414, Gen.-Versicherungssumme K 2 230,781 823.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 450

Lacke, Farben- und Ölfarbenmühlen

BECK, KOLLER & Co.
447 WIEN
I. Schellinggasse 16.

Fr. Křižík, Elektrotechnische Fabrik, Prag-Karlinerthal, Königsstr. 131, Telephon 1269. Filiale: Wien, VII/2 Lindengasse 24, Telephon 1406. Baut Zentralstationen für elektr. Beleuchtung, elektr. Stadt- u. Vollbahnen (nach eigenem System) mit Oberleitung od. Stromzuführung im Niveau. Kraftübertragung für Fabriken etc. Einzelgt Gleichstrom- u. Wechselstrom-Generatoren u. Motoren m. 8 Schnt. Leistungsfähigkeit, Regenlampen eig. Pat., Mefs., Kontroll- u. Blockapp. etc. Eig. Lusterfab. 491

Gegründet 1836.

Uniformen u. -Sorten für Bahnbeamte und Diener

empfiehlt zu billigsten Preisen

Neu! Plevier-Sommerkappe, 80 Gramm Gewicht, wasserdicht imprägniert, formhaltend, Septim-Dienstkappe, wasserdicht, 440 waschbar. Preiskataloge gratis und franko.

Josef Zimbler
WIEN, VII/2 Burggasse 33.

JOSEF SCHATZ, Gravier- u. mechan. Anstalt. Kautschukstempiglien-Ersatz WIEN, XVIII/3. Rötzergasse 44.
Spezialität für Stahlstempelanfertigung mit Kompositionen, Normalbuchstempel, Nummerierstempel, Kunstleder, Amtssiegeln, Stahlpressen, Brennstempeln.

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN
I. Volksgartenstraße
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Hals-Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Materialtransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (gelpa linea) für Petroleum. 448

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviern auf Stein f. Lithographen.

Taschiffrer Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Graffieren von Papier-Kalender, Porzellan- u. Fortepianoplatten z. l. w. liefert die Firma 2540

R. Buschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 19. Ecke
Preisl. o. Vertang. gratis u. franko.

Glashüttenwerke vorm. J. Schreiber & Neffen
WIEN
IX. Liechtensteinstraße 22.
„Glashüttenhof".
Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

—o—

Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Tafeltisch. Luxuswaren, Festgeschenke.

—o—

Preiskurante gratis und franko.

474

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Kisenwerk.* Bisenbahnstation: Bebauturm und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Bisengußwaren, verschmiedet Röhrengut nach siebender Methode für Wasser, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stahlstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenschienen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Bankconstructionen, Gitterwerke, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Kompressions- und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in **Witkowitz, Bisenwerk** oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an den Terrainfabrikanten, Franz, Stadtpark 19. 467

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842.

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Felix Blažíček

WIEN
V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouplierzangen, Oberbauwerkzeuge etc. 475

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen der meisten österr. Privatbahnen.

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

EISENBAHN-ZEITUNG

ORGAN DES CLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN-BEAMTEN.

REDAKTIONS-KOMITEE:

OBMANN:

AUGUST RITTER v. LOEHR.
K. K. REGIERUNGSRAT, ZENTRAL-INSPEKTOR, DIREKTIONSABTEILUNGS-VORSTAND DER K. K. PRIV. KAISER FERDINANDS-NORDBAHN.

EMANUEL BITTNER
OBER-INGENIEUR UND K. U. K. HAUPTMANN IM EISENBAHN-BUREAU DES K. U. K. GENERALSTABES.

JOSEF FLEISCHNER
OBER-OFFIZIAL DER K. K. PRIV. KAISER FERDINANDS-NORDBAHN.

Dr. KARL HAULER
BUREAU-VORSTAND DER K. K. PRIV. ÖSTERR. NORDWEST-BAHN.

Dr. FRANZ HILSCHER
BUREAU-VORSTAND-STELLVERTRETER DER K. K. PRIV. KAISER FERDINANDS-NORDBAHN.

HUGO KOESTLER
K. K. OBER-BAURAT IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM.

BERTHOLD KRISER
OBER-INGENIEUR DER K. K. PRIV. KAISER FERDINANDS-NORDBAHN.

Dr. VIKTOR LEIPEN
BAHNKOMMISSÄR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

ADALBERT MERTA VON MÄHRENTREU
INSPEKTOR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN I. P.

VIKTOR REIBER
ZENTRAL-INSPEKTOR DER PRIV. ÖSTERR.-UNGAR. STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

KARL SPITZER
OBER-INGENIEUR DER K. K. PRIV. KAISER FERDINANDS-NORDBAHN.

Dr. EMIL WEINBERG
KONZIPIST DER K. K. PRIV. KAISER FERDINANDS-NORDBAHN.

FÜR DIE REDAKTION VERANTWORTLICH:
Dr. FRANZ HILSCHER.

LIBRARY
AND STANFORD JUNIOR
UNIVERSITY

XXIX. JAHRGANG.

WIEN 1906.

HERAUSGEGEBEN UND VERLEGT VOM CLUB ÖSTERR. EISENBAHN-BEAMTEN.

DRUCK VON R. SPIES & Co.

Digitized by Google

108150

LIBRARY
LELAND STANFORD JR.
UNIVERSITY

Digitized by Google

INHALTS-VERZEICHNIS.

Die nach der Titelangabe stehenden Zahlen bedeuten die Seiten dieses Bandes.

I. Abhandlungen.

Abfertigungsverfahrens, Die Fortentwicklung des vereinfachten. Von X. Y. 161, 169.

— Gegenbemerkungen. 297.

Ausnützung von Wasserkräften für Haupt- und Nebenbahnen. 359.

Ausstellung, Deutsch-böhmische. Von Ob.-Ing. Karl Spitzer. 329.

Beschleunigung in der Auszahlung von Nachnahmen. Von Ed. Ullmann, Oberinspektor der Südbahn. 121. (Vergl. S. 131.)

Betriebssicherheit, Die, und ihr Verhältnis zur Verkehrsausgiebigkeit. Von V. C. Borghardt. 115.

Eisenbahnen, Die, und die Wiener Gewerbeschulen. Von Dr. Josef Patzau, Bureau-Vorst.-Stellv. d. K. F.-N. 57.

Eisenbahnverstaatlichung und Beamtenschaft. 141.

Endbahnhof in Boston, U. S. A., Der neue südliche. Von Hartwig Fischel. 69.

Farbensinn und Eisenbahndienst. Von Dr. Aladár Békéss, Augen- und Bahnarzt. 93.

Gebäudesteuerpflicht der Eisenbahngebäude. Von Dr. Latka. 292.

Mehrdeutige Bezeichnungen. Von L. K. 149.

Murnau—Oberammergau, Die elektrische Bahn. Von Ob.-Ing. Scheichl. 197, 209, 229, 261.

Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik. 17.

Organisation, Die, der österreichischen Staats-Eisenbahnen. Von Ing. Fr. G. Schäffer, k. k. Min.-Rat. 37, 129.

Pacificbahn, Die neue kanadische. 189.

Pensionsversicherung d. Privatangestellten und die Eisenbahnbeamten. Von Dr. Latka. 273.

Personenbahnhof in Washington, Der neue. Von B. Krisor. 151.

Rechnungsgesetz, Das schweizerische, und die Schaffung eines Rechnungsgesetzes in Österreich nach seinem Vorbilde. Von Dr. Emil Weinberg. 290.

Reorganisation der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung. Von k. k. Reg.-Rat A. R. v. Loehr. 77. (Vergl. auch 37 und 129).

Simplontunnels, Bau des, und dessen Bedeutung. Von k. k. Reg.-Rat C. J. Wagner. 1, 9, 25, 49.

Statistische Nachrichten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Rechnungsjahr 1904. 304, 377.

Techniker oder Juristen? Von Dr. Viktor Krakauer. 229.

— Von Ob.-Ing. Karl Spitzer. 249.

Techniker oder Juristen? Bemerkungen zu dem vorstehenden Aufsatze. Von Dr. Franz Hilscher. 292.

— Von Josef Fleischner, Ob.-Offizial d. K. F.-N. 302.

— Nochmals. Von Josef Fleischner. 360.

Trassieren von Eisenbahnen, Das stereotopgrammetrische. Von Berthold Krieser. 181.

Vereinbentscher Eisenbahn-Verwaltungen, Zur Generalversammlung des. Wien, am 4. September 1906. 221.

Vereinigung, Die amerikanisch. Eisenbahnen. 85.

Verkehrssicherheit, Die, auf den österreichischen Bahnen. Von V. C. Borghardt. 101, 113.

Verkehrs- und Signalvorschriften, Die neuen. Von V. C. Borghardt. 237.

Verstaatlichung, Die, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Von Hermann Strach. 309, 321, 345.

Verstaatlichung, Die, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Verrechnungsdienst bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen. Von Dr. Emil Weinberg. 357.

Wohlfahrtseinrichtungen der bayerischen Staatsbahnen. Von Dr. Friedr. Feldscharek. 275, 281.

Zuständigkeit der Behörden zur Entschädigungsfestsetzung für aufzulassende Bahnübersetzungen und die Berechnung dieser Entschädigung. Von Dr. Wilhelm Kowarz, Bahnkommissär in Linz. 365.

II. Vorträge.

Die Invertbeleuchtung der Eisenbahnwagen. Von Karl Spitzer, Ob.-Ing. der k. k. priv. K. F.-N. 43.

Technische Neuheiten auf dem Gebiete des Oberbaues und des Verkehres. Von Anton Prohs. 123, 143.

Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste. Von Adjunkt der k. k. St.-B. Hans Becker. 164, 176, 182.

III. Kleinere Aufsätze.

Alkohol und Verkehrssicherheit. 201.

Änderungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr, Die von der Berner Revisionskonferenz beschlossenen. 284.

Drahtseilbahn in den Argentinischen Kordilleren. 191.

Eisenbahnen der Erde, Die. 233.

Eisenbahnstatistik, Österreichische, für das Jahr 1904. 124.

Finanzielle und statistische Übersichten über die Gebarungsergebnisse von Eisenbahn-Betriebskrankenkassen für das Jahr 1904. Von Max Stein. 13, 88.

Fortbildungsschule des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine. 29.

Freifahrtsausweis. 341.

Freifahrten, Amerikanische Eisenbahn-. 98.

Geschwindigkeitsbestimmung fahrender Eisenbahnzüge. 332.

Gleislose Bahnen. 79, 104.

Heranbildung, Die, der Eisenbahnbeamten in England. 104.

Karawankenbahn, Betriebseröffnung der. 253.

Kesselwagen, Widersprechende Vorschriften über. Von A. Morawetz, Wagen-Kontrolleur der St.-E.-G. 131.

Lage der Eisenbahnen in Rußland. 117.

Motorwagenlinien in Bayern, Staatliche. 233.

Nachnahmen, Beschleunigung der Auszahlung von. 131. (Vgl. S. 121.)

Neuordnung der kgl. bayr. Verkehrsverwaltung. 155.

Pyhrnbahn, Die Eröffnung der. 225.

Rechte der Reisenden bei Unpünktlichkeit im Verkehre der Personenzüge. 340.

Reminiszenzen eines Eisenbahn-Veteranen aus dem Kriegsjahre 1866. Von Heinrich Wiegrill. 253.

Schienenwanderung, Mittel zur Verhinderung der. 244.

Spurweite, 156, unserer Eisenbahnen. Von Buchwald. 278.

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Eine Anregung zur Änderung der Verfassung des. Von A. R. v. Loehr. 225.

Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Das Übereinkommen über die. 97.

Verstaatlichungsfrage, Zur. 143.

Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Der Gesetzentwurf betreffend die. 153.

Wocheneinbahn, Eröffnung der. 293.

Zerrüttung, Die (sfacelo) der italienischen Eisenbahnen. 60.

IV. Monats-Chronik.

Dezember 1905. 30.

Jänner 1906. 72.

Februar 1906. 105.

März 1906. 132.

April-Mai 1906. 171.

Juni-Juli 1906. 211.

Digitized by Google

August-September 1906. 264.
Oktober 1906. 319.
November 1906. 349.

V. Nachrufe.

Karl **Kohl**. 92.
Ober-Inspektor Wenzel **Hantschke** †. 99.
Kais. Rat Johann **Kremser** †. 185.

VI. Technische Rundschau.

Brückenbaukunst, Ein Meisterwerk der. 270.
Doppelschwellen. 185.
Druckluft-Kesselstein-Abklopfer. 184.
Heißdampflokomotiven, Leistung von. 370.
Hochheben von Eisenbahngeleisen, Vorrichtung zum. 21.
Lokomotiv-Wägevorrichtung, Neue, System Zeidler. 22.
Motorwagen der South Eastern and Chatam Railway. 270.
Petroleumheizung auf mexikanischen Bahnen. 369.
Prüfungsstand für Lokomotiven in Grunewald. 270.
Schienenbrüchen, Ursachen von. 20.
Schnellbahnlokomotive, Eine neue bayrische. 370.
Sicherung für Eisenbahnzüge, Eine neue. 369.
Simplontunnel, Der elektrische Betrieb im. 371.
Starkstoßerbahn Haarmann. 333.
Verbrennung von Gras und Unkraut zwischen den Eisenbahn-Geleisen. 334.
Verhalten der Wagen aus Holz bei einem Brande und bei Zusammenstößen auf der New Yorker Untergrundbahn. 334.

VII. Elektrische Bahnen.

Aufgaben, Die augenblicklichen, der Elektrotechnik im Eisenbahnwesen. 333.
Erhaltungskosten von elektrischen Fahrzeugen. 333.
Komitees, Einsetzung eines, für Angelegenheiten elektrischer Bahnen. 333.
Straßenbahnen und elektrische Bahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. 296.
Vollbahnen in Ober-Italien, Geplante elektrische. 296.
Zugförderung mit zwei elektrischen Lokomotiven. 204.
Zukunft der elektrischen Zugförderung. 204.

VIII. Chronik.

Alkoholenthaltung und Versicherung. 35.
Alkohol und Eisenbahndienst. 296.
Alkoholgenuß ihrer Bediensteten, Maßnahmen der preußischen Staatsbahnen gegen den. 245.
Änderung der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung, Anträge auf. 94.
Anhaltens, Die Kosten des, von Eisenbahnzügen. 297.
Arbeiterausschüsse im Eisenbahnbetrieb. 326.
Ausstattung der Personenwagen, Verbesserung in der. 259.
Automobilausstellung. VI. Internationale, Wien 1906. 118.
Bahnhof. Der neue in Leipzig. 271.
Bahnhöfe, Die größten der Welt. 8.
Bangenossenschaft von Beamten der k. k. Staatseisenbahnverwaltung in Wien. 147.
Befähigungsvorschriften, Neue, für Eisenbahn-, Betriebs- und Polizeibeamte in Deutschland. 297.
Benzinelektromotorwagen im Personenverkehre der ungarischen Eisenbahnen. 99.
Berninabahn, Eine. 15.
Beteiligung des Personales am Geschäftsgewinn bei den dänischen Staatsbahnen. Von A. v. Loehr. 137, 318.
Betriebseinrichtungen der englischen Eisenbahnen. 67.
Betriebsergebnisse der Aussig—Teplitzer-Eisenbahn. 270.
— der badischen Staatsbahnen im Jahre 1904. 268.
— der böhmischen Kommerzialbahnen. 335.
— der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn. 327.
— der Buschtehrader Eisenbahn. 1905. 207.
— der Eisenbahn Wien—Aspang. 288.
— der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1905. 259.
— der Österreichischen Nordwestbahn. 235.
— der Reichenberg—Gablonz—Tannwalder-Eisenbahn. 219.
— der Sächsischen Staatseisenbahnen. 355.
— der Schneeberghahn. 319.
— der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. 272.
— der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1905. 288.
— der städtischen Straßenbahnen. 306.
— der Südnordostbahnen Verbindungsbahn. 247.
— der kgl. ung. Staatsbahnen in den letzten 10 Jahren. 296.
Betriebsmittel der Österr. Eisenbahnen, Stand der, am 31. Dezember 1905. 206.
Betriebsökonomische Ergebnisse im Güterzugverkehre der österreichischen Staatsbahnen. 148.
Bezahlung der Beamten und Arbeiter bei den deutschen Staatsbahnen. 6.
Dampfmotorwagen, Verwendung der, zu Sonderfahrten. 206.
Denkmal für Franz Gerstner, Aufruf. 126.
Dienstdauer beim Eisenbahnbetriebe, Das englische Parlament über die. 362.
Dienstenteilung des Eisenbahnministeriums, Änderungen in der. 90.
Doppelgeleisiger Ausbau der deutschen Bahnen. 270.
Drahtseilbahnen. Schweizerische. 15.
Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Dezember 1905. 46.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im Jänner 1906. 91.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im Februar 1906. 119.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im März 1906. 147.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im April 1906. 167.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im Mai 1906. 194.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im Juni 1906. 217.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im Juli 1906. 227.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im August 1906. 258.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im September 1906. 279.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im Oktober 1906. 335.
— der k. k. österr. Staatsbahnen im November 1906. 361.
Eisenbahn-Alkoholgegner-Verbandes, Gründung eines. 234, 287.
Eisenbahnball. 13, 23, 56, 66, 90, 318.
Eisenbahnbauten in Österreich Ende 1905, Stand der. 91.
— in Österreich I. Quartal 1906, Stand der. 179.
— in Österreich, II. Quartal 1906, Stand der. 245.
— in Österreich, III. Quartal 1906, Stand der. 326.
Eisenbahn Christiania—Bergen. 287.
Eisenbahnfinanzen Rußlands. 47.
Eisenbahn-Museum in Dresden. 111.
Eisenbahnnetz, das mexikanische. 344.
Eisenbahnen, die russischen im Jahre 1905. 362.
Eisenbahnsignale, Versuche mit neuen. 270.
Eisenbahntransportstockungen in Südrußland. 46.
Eisenbahntruppen. 14.
Eisenbahntunnels, die längsten, in Europa. 319.
Eisenbahnunfälle in Amerika. 23.
Eisenbahnwagen, russische. 297.
Farbensinnes, Untersuchung des. 186.
Fahrbetriebsmittel, Stand der, der österreichischen Eisenbahnen und der österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft am 31. Dezember 1905. 206.
Fahrkartensteuer, Ergebnisse der. 82.
Fahrpreise für Kinder. 219.
Fleischkennung und Eisenbahntarif. 362.
Frankreichs strategischem Eisenbahnsystem, Ein wichtiges Glied in. 297.
Frost und Bremse. 67.
Geologische Funde, Wichtige und Ergebnisse beim Bahnbau Donauwörth—Trenchtlingen. 83.
Gesangverein österr. Eisenbahn-Beamten. 106, 179.
Geschwindigkeit der Personenbeförderung. 8.
Grundzüge des künftigen deutschen Eisenbahn-Personentarifes. 179.
Gütertabahnhof, Der neue in Basel. 271.
Heizstoffe der russischen Lokomotiven. 46.
Herabbildung der höheren Eisenbahnbeamten, Amerikanische Vorschläge für die. 271.
vom Lokomotivpersonal im Bereich der preußisch-hessischen Bahngemeinschaft. 346.
Invalidenheim für Eisenbahnarbeiter. 326.
Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtenverkehr, Geltungsgebiet des. 6, 344.
Kanalisierung der Elbe von Wegstädtl bis Aussig. 194.
Kapitalwert der Eisenbahnanlagen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. 157.
Kanzleivorschriften, Neue, bei den Staatsbahndirektionen. 335.
Kinderfahrkarten. 371.
Kleinbahnen in Preußen. 318.
Kleinbahnidyll. 235.
Kurstiftung des österr. Eisenbahnbeamten-Vereins. 207.
Längen der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen Österreichs. 31. Dezember 1905. 205.
Lebensversicherungsverein von Eisenbahnbediensteten, Jahresbericht pro 1905. 354.
Lokalbahnen, Bayrische. 83.
— Entwicklung der, im Jahre 1905. 185.
— Stand und Ergebnisse der vom Lande Böhmen geförderten, im Jahre 1904. 186.
Milliardenanleihe in Italien für Eisenbahnbauten. 148.
Minister wechsel. 178.
Motorwagenbetrieb, Erfahrungen im, der Arader-Csanader Eisenbahn und ihre Betriebsergebnisse 1905. 319.
Nachrichtendienst bei Eisenbahnunfällen. 247.
Nichtabwiegen der Stückgüter. 35.
Panamakanal. Vom. 7.
Personal der königl. preußischen Staatsbahnen. 326.
Personalnachrichten. 23, 90, 99, 126, 157, 178, 185, 205, 217, 258, 325, 344, 361.
Personenverkehr, Berlins, 1905. 246.
Preisausschreiben. 110.
Preisvertellung. 194.
Reformen bei der königl. ungarischen Staatsbahnen. 345.
Reutahilfe deutscher Privat- und Staats-Eisenbahnen. 1904. 306.
— der sächsischen Staatsbahnen. 1904. 206.

Digitized by Google

Rabetages im Eisenbahndienste Frankreichs, Einführung eines wöchentlichen. 363.
Rumänische Eisenbahnen, Zur Geschichte der. 6.
Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven. 157.
Schweizerische Bundesbahnen im Jahre 1905. 326.
Sicherungsvorrichtungen der königl. ungarischen Staatsbahnen, Vervollkommnung der. 306.
Simplonbahn, Eröffnung der. 157.
Sprachkurse für bayerische Eisenbahnbeamte. 127.
Statistik der Eisenbahnen Deutschlands, 1904. 218.
Steuer und sozialpolitische Lasten der österreichischen Eisenbahnen. 318.
Technik um Biel, XVI. Jahresbericht des Westschweizerischen. 205.
**Tracheotom zur Beförderung von Kranken. 247.
Tod durch Elektrizität. 47.
— eines Lokomotivführers während der Fahrt. 82.
Umwandlung der Untergrundbahn in London auf elektrischen Betrieb. 7.
Untertunnelung des Armelkanals. 246.
Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, Versammlung des. 234.
Verkehr und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Oktober 1905. 6.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate November 1905. 56.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Dezember 1905. 90.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Jänner 1906. 110.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Februar 1906. 147.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate März 1906. 179.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate April 1906. 194.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Mai 1906. 218.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Juni 1906. 234.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Juli 1906. 245.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate August 1906. 279.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate September 1906. 325.
— und Einnahmen der österr. Eisenbahnen im Monate Oktober 1906. 361.
Verkehrstellungsgrundsätze, Vereinfachung der. 14.
Verkehrsvorschriften, Neuerungen in den preußischen. 247.
Versuchsbahn, Elektrische. 157.
Vierte Klasse in Württemberg. 371.
Volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen. 35.
Wohlfahrtseinrichtungen der französischen Eisenbahnen. 67.

IX. Literatur.

Agrarische Bevölkerung und Staatseinnahmen in Österreich. Von Dr. Schilder. 67.
Alkohol und Verkehrswesen. Von Otto de Terra. 187.
Almanach der k. k. österr. Staatsbahnen. Herausgegeben von k. k. Eisenbahn-Ministerium. 168.
Alpenbahnen. Die neuen. 247.
Amtsblatt für die Handels- und Gewerbeverwaltung. 47.
Amtskalender, Niederösterreichischer, pro 1906. 151; pro 1907. 356.
Annalen des Deutschen Reiches. Von Dr. Ehebergund Dr. Dyroff. 68, 148, 307, 356.
Arbeitsordnung, Die rechtliche Natur der. Von Prof. Dr. P. Oertmann. 208.
Automobilmotor, Der, im Eisenbahnbetriebe. Von Arnold Heller. 372.
Besoldungssysteme im Staatsdienste. Von Dr. Leopold Waber. 280.
Beitrag zur Erkrankungs- und Sterblichkeits-Statistik des Eisenbahnpersonales. Erhebungs- und Genesungsheime für das Eisenbahnpersonal. Die wachsende Zahl der Betriebsunfälle. Von Hans Becker. 248.
Denkschrift zum 40jährigen Bestande des Ingenieur- und Architekten-Vereines im Königreiche Böhmen. 248.
Eisenbahngesetzgebung in Preußen. Handbuch der. Von K. Fritsch. 299.
Eisenbahnhaftpflichtrecht, Aufsätze über das schweizerische. Von Dr. Ernst Guyer. 148.
„Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen“. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Von Dr. G. Eger, Reg.-Rat. 47, 196, 307.
Eisenbahnrechtes, Grundriß des. Von Dr. Koehne. 187.
Eisenbahnschematismus. 127.
Eisenbahntechnik der Gegenwart. II. Bd. Der Eisenbahnbau. 144.
Elektrizität und Elektrotechnik, Lexikon der. Von Fritz Hoppe. 84, 148, 248, 328.
Entschädigungen aus dem Eisenbahnfrachtgeschäfte. Von Paul Ritter. 220.
Entwicklung, Geschichtliche, der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung. Von Dr. Wiedemann. 84.
Erfindungen und Erfahrungen, Neueste. 36, 272.
Erfindungen, Was sind und wie entstehen? Von Ing. Josef Löwy. 363.
Etatswesen. Grundzüge des, und die Finanzordnung der preußisch-hessischen Staats-Eisenbahnverwaltung. Von Gustav Stahn. 363.
Fehlerortbestimmung mit der Wheatstoneschen Brückenschaltung. Von Dr. Böhm-Raffay. 248.
France en. Führer durch die Sprache und das Land. Von Paul Martin und Dr. Oskar Thiergen. 320.
Geschäftsvormerkblätter pro 1907. 320.
Goldverkehr, Der Londoner. Von Dr. Fr. Koch 235.
Grundlagen der Tarife der rumänischen Staatsbahnen. Von F. Antoniu. 168.
Haberlands Unterrichtsbriefe der englischen und französischen Sprache. 68, 187, 308, 364.
Haftpflicht der Straßenbahnen. Von Dr. Wussow. 187.
Haidingers Selbstadvokat. 48, 128, 196, 320.
Handstina-Stickerei. 9. Aufl. 288.
Harlebeus statistische Tabelle über alle Staaten der Erde. 14. Aufl. 208.
Hinter Pflug und Schraubstock. Von M. Eyth. 84.
Ingenieur- und Architekten-Kalender, Österreichischer. 336.
Ingenieurwissenschaften, Handbuch der. 5. Teil: Der Eisenbahnbau. II. Band: Berechnung, Konstruktion, Ausführung und Unterhaltung des Oberbaues. Bearbeitet von Zimmermann, Blum u. Rosche. 207.
Internationaler Eisenbahnkongreß, Washington 1905. 220.
Kalender, Deutscher Eisenbahn- Von Aug. Scharz. 36, 336.
Katalog des k. k. historischen Museums der österreichischen Eisenbahnen. I. Nachtrag. 272.
Kleinbahnen, Wie baut und betreibt man. Von A. Himbeck und O. Bandekow. 180.
Kommentar zum schweizerischen Bundesgesetz, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- u. Dampfschiffunternehmungen und der Post. Von Dr. Ernst Guyer. 119.
Kongreß. 280.
Konversationslexikon, Meyers Großes. 100, 220, 300.
Kursbuch, Österreichisches. 36, 148, 180, 259, 307.
Leitfaden über das Transport-, Tarif- und Zollwesen. Von St. Botkowski. 127.
Literaturgeschichte, Deutsch-Österreichische. Von Nagl und Zeidler. 260.
Lueger's Lexikon der gesamten Technik. 2. Aufl. XI., XII. Abt. 119. XIII., XIV. und XV. Abt. 236. XVI. und XVII. Abt. 320.
Nordamerikanische Eisenbahnen, ihre Verwaltung und Wirtschaftsgebarung. Von W. Hoff und F. Schwabach. 159.
Photographischer Praktikum und Ratgeber für Anfänger im Photographieren. Von L. David, k. u. k. Major. 307.
Rundschau, Deutsche, für Geographie und Statistik. Herausgegeben von Dr. Fr. Umlauft. 320, 364.
Sammlung der im Jahre 1905 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalien und Konstitutiv Urkunden 260.
Summarische Berichte der Handels- und Gewerbekammern in Brünn und Troppau. 327.
Schlt list of books on railroad foreign countries of. A. P. Griffin. 260.
Stelling, Die, der höheren technischen Verwaltungsbeamten in der preußisch-hessischen Staats-Eisenbahnverwaltung. (Anonym.) 228.
„Tarif-Anzeiger“, Allgemeiner. Jubiläums-Festnummer 1882—1906. 23.
Technik, Die, als Kulturmacht in sozialer und geistiger Beziehung. Von Ulrich Wendt. 356.
Telegraphie, Elektrische. Von G. Schmidt. 372.
Verurteilung des Holzes und der Metalle. Von E. v. Hoyer. 364.
Verkehrskarte von Österreich-Ungarn. Freytags. 48.
Verkehrsplan von Wien, Freytags. 220.
Verwaltung des Eisenbahnwesens mitteleuropäischer Staaten, Studien über die. Von Sektionschef Wilhelm Exner. 299.
Vietschgenbahn, Die. Von Theodor Christomannos. 235.
Volkswirtschaftslehre. Handbuch der. Von A. Marshal. 15.
Wasserstraßen, Die grundbücherliche Durchführung der. Von Ant. Balling. 372.
Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 288, 307, 336.

X. Verfasser.

Becker Hans, Adjunkt der k. k. St.-B. im Eisenbahnministerium: Wohlfahrtspflege im Eisenbahnbetriebe. 164, 176, 182.
Bökres, Dr., Abteilg., Augen- und Bahnarzt: Farbensinn und Eisenbahndienst. 93.
Hosshardt V. C., Ober-Revideur der k. k. St.-B. im Eisenbahnministerium: Die Verkehrssicherheit auf den österreichischen Eisenbahnen. 101, 113.
— Die Betriebssicherheit und ihr Verhältnis zur Verkehrsuregelmäßigkeit. 115.
— Die neuen Verkehrs- und Signalvorschriften. 237.
Buchwald: Die Spurweite unserer Eisenbahnen. 278.
Feldscharek, Dr. Friedrich, Bureauvorstand der K. F. N.-B.: Die Wohlfahrtseinrichtungen der kgl. bayerischen Staatsbahnen. 275, 281.

Digitized by Google

Fischel Hartwig, Architekt der k. k. priv. K. F.-N.-B: Der neue südliche Endbahnhof in Boston, U. St. A. 69.
Fleischner Josef, Oberoffizial der Kaiser Ferd.-Nordbahn: Techniker oder Juristen. 362.
— Nochmals „Techniker oder Juristen". 360.
Frohs Anton. Technische Neuheiten auf dem Gebiete des Oberbaues und des Verkehrs. 123, 143.
Hitscher Franz, Dr., Oberkontrollor der K. F.-N.-B.: Buchbesprechungen. 84, 119, 148, 187, 208, 220, 299, 363.
— Techniker oder Juristen? Bemerkungen. 292.
— Fortbildungsschule des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine. 29.
Koestler, k. k. Ober-Baurat im Eisenbahnministerium: Buchbesprechung. 207.
Kowarz, Dr., Wilhelm, Hahnkommissär in Linz: Die Zuständigkeit der Behörden zur Entschädigungsfeststellung für unfallsausende Bahnübersetzungen und die Berechnung dieser Entschädigung. 365.
Krakauer, Dr., Viktor: Techniker oder Juristen? 229.
— Buchbesprechung. 280.
Kriser B., Ob.-Ing. der K. F.-N.-B.: Der neue Personenbahnhof in Washington. 151.
— Das stereophotogrammatische Trassieren von Eisenbahnen. 181.
— Buchbesprechungen. 228, 248, 356, 364.
Latka, Dr. V.: Die Gebäudesteuerpflicht der Eisenbahngebäude. 292.
— Die Pensionsversicherung der Privatangestellten und die Eisenbahnbeamten. 273.
Loehr A. R. v., k. k. Reg.-Rat., Dir.-Abteilungs-Vorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Die Reorganisation der österr. Staatseisenbahn-Verwaltung. 77.
— Beteiligung des Personales am Geschäftsgewinn bei den dänischen Staatsbahnen. 137, 148.
— Buchbesprechungen. 158, 220.
— Eine Anregung zur Änderung der Verfassung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen. 225.
Morawetz A., Wagenkontrollor d. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: Widersprechende Vorschriften über Kesselwagen. 131.
Patzau, Dr., Josef, Bureau-Vorstand-Stellvertreter der K. F.-N.-B.: Die Eisenbahnen und die Wiener Gewerbeschulen. 57.
Schäffer Franz Gust., Ing., k. k. Ministerialrat: Die Organisation der österr. Staatseisenbahnen. 37, 129.
Scheichl E., Ober-Ingenieur: Die elektrische Bahn Murnau -Oberammergau. 197, 209, 222, 261.
Spitzer Karl, Ober-Ingenieur der k. k. priv. K. F.-N.-B.: Die Inverthaltsuchung der Eisenbahnwagen (Vortrag). 43, 53, 61.
— Techniker oder Juristen? 249.
— Deutsch-böhmische Ausstellung in Reichenberg. 329.
— Buchbesprechungen. 363, 372.
Stein Max, Bureau-Vorstand-Stellvertreter der K. F.-N.-B.: Finanzielle und statistische Übersichten über die Gebarungsergebnisse von Eisenbahn-Betriebskrankenkassen für das Jahr 1904. 12, 88.
Steckert Leopold Ritter von, Ober-Inspektor der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn: Gebeinlose Bahnen. 104.
Strach Hermann: Die Verstaatlichung der K. F.-N.-B. 309, 321, 345.
Terra Otto de: Alkohol und Verkehrssicherheit. 201.
Ulmann Ed., Ober-Inspektor der Südbahn: Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen. 121 (vgl. S. 131).
Wagner C. J., Ingenieur, k. k. Reg.-Rat, k. k. Steetsbahndirektor-Stellvertreter: Der Bau des Simplontunnels und dessen Bedeutung. 1, 9, 25, 49.
Weinberg, Dr., E., Konzipist der K. F.-N.-B.: Buchbesprechungen. 68, 235, 327.
— Das schweizerische Rechnungsgesetz und die Schaffung eines Rechnungsgesetzes in Österreich nach dessen Muster. 290.
— Die Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Verrechnungsdienst der k. k. österr. Staatsbahnen. 357.
Wiegrill Heinrich, Ober-Inspektor i. P.: Reminiszenzen eines Eisenbahn-Veteranen aus dem Kriegsjahre 1866. 255.

XI. Clubnachrichten.

Ankündigung des Geselligkeitskomitees. 289, 300.
Begünstigungen. 16, 24, 36, 48, 84, 120, 128, 140, 160, 180, 236, 248, 260, 280, 328, 344.
Bericht über die am 12. Dezember 1905 stattgefundene Clubversammlung. 8.
— über die Clubversammlung am 19. Dezember 1905. 16.
Bericht über den Theaterabend. 24.
— über die Silvesterfeier. 24.
— über die am 2. Jänner 1906 stattgefundene Clubversammlung. 24.
— über die am 16. Jänner 1906 stattgefundene Clubversammlung. 48.
— über die am 23. Jänner 1906 stattgefundene Clubversammlung. 56.
— über den am 27. Jänner 1906 stattgefundenen Vergnügungsabend. 68.
— über die am 30. Jänner 1906 stattgefundene Clubversammlung. 92.
— über die am 13. Februar 1906 stattgefundene Clubversammlung. 92.
— über die am 20. Februar 1906 stattgefundene Clubversammlung. 100.
— über die am 6. März 1906 stattgefundene Clubversammlung. 111.
— über die am 13. März 1906 stattgefundene Clubversammlung. 120.
— über den Vergnügungsabend am 1. März 1906. 128.
— über den Theaterabend am 14. März 1906. 128.
— Leseabend am 20. März 1906. 128.
— über die am 3. April 1906 abgehaltene Clubversammlung. 140.
— über die am 30. Oktober 1906 abgehaltene Clubversammlung. 308.
— über die am 6. November 1906 abgehaltene Clubversammlung. 328.
— über die am 13. November 1906 abgehaltene Clubversammlung. 336.
— über die am 20. November 1906 abgehaltene Clubversammlung. 336.
— über die 27. November 1906 abgehaltene Clubversammlung. 344.
— über die am 4. Dezember 1906 abgehaltene Clubversammlung. 364.
— über die am 11. Dezember 1906 abgehaltene Clubversammlung. 364.
— über die am 18. Dezember 1906 abgehaltene Clubversammlung. 372.
Clubbibliothek. 188—208.
Clubleitung für das Jahr 1906. 140.
Empfang des Clubpräsidiums beim Eisenbahnminister. 178.
Generalversammlung. 100, 112, 120, 137.
Veränderungen im Mitgliederstande. 16, 68, 92, 140, 160, 180, 196, 220, 236, 272, 308, 344.
Wählerversammlung. 100, 112, 120.
Wahlergebnis. 128.
Zusammensetzung der Komitees für das Jahr 1906. 160.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 1. Wien, den 1. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Der Bau des Simplontunnels und dessen Bedeutung. Von C. J. Wagner. — Chronik: Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Oktober 1905. Das Geltungsgebiet des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Die Bezahlung der Beamten und Arbeiter bei den deutschen Staatseisenbahnen. Vom Panamakanal. Geschwindigkeit der Personenbeförderung. — Club-Nachrichten: Bericht über die am 12. Dezember 1905 stattgefundene Clubversammlung.

Clubversammlung: Dienstag, den 2. Jänner 1906, 1/2 7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Bruno Ritter von Enderes, k. k. Ober-Ingenieur im Eisenbahnministerium: *„Über den fernen Westen".* (Mit Lichtbildern; II. Teil des unter dem gleichen Titel am 7. Februar 1905 gehaltenen Vortrages.)

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Der Bau des Simplontunnels und dessen Bedeutung.

Von Ingenieur **C. J. Wagner,** k. k. Regierungsrat.

Nach Genehmigung des Finanzausweises durch die italienische Regierung, welcher im Staatsvertrag vom 25. November 1895, betreffend den Bau und Betrieb der Simplonbahn, vorgesehen war, wurde zur Ratifikation des Vertrages von Seite beider Regierungen geschritten, am 13. August 1898 von der Direktion der Jnra—Simplon-Bahn an beiden Portalen das erforderliche Terrain an die Simplontunnel-Bauunternehmung Brandt, Brandau & Co. übergeben und der Auftrag zur Jnangriffnahme der Bauarbeiten erteilt.

Auf der Schweizerseite (Brig) konnten schon vor der Baubewilligung teilweise Vorbereitungen zur Bauinangriffnahme vorgenommen und auch der Sohlenstollen begonnen werden. Auf der italienischen Seite gestalteten sich die Verhältnisse nicht so günstig, weil das Terrain vor der Ansfertigung der Banbewilligung nur für die Erbauung von Baracken benützt werden durfte. Auch dauerte es bis Ende Dezember 1898, bis von der italienischen Behörde die Verwendung von Dynamit für die Sprengungen gestattet wurde.

In die Zeit des Baues des Simplontunnels fällt nun auch die Verstaatlichung der Jnra—Simplon-Bahn und es gelang erst nach langen Unterhandlungen, ein Übereinkommen zwischen Italien und der Schweiz zustande zu bringen wegen Überganges der Konzession der Simplonlinie von der Jura—Simplon-Bahn auf den schweizerischen Bund.

Hiebei blieben die mit Staatsvertrag vom 25. November 1895 abgeschlossenen Vereinbarungen über die den Bau des Tunnels betreffende Vertretung der Interessen beider Staaten seitens des Bundes nnd über die Entscheidung von Streitfällen aufrecht.

Der Bund mußte sich weiters verpflichten, das zweite Geleise im Tunnel auf eigene Kosten auszubauen, nnd zwar innerhalb fünf Jahren, sobald die Linie Brig—Iselle eine Einnahme von Frks. 50.000 für das Kilometer aufweist, während welcher Zeit Italien das zweite Geleise zwischen Iselle und Domodossola herzustellen hat.

Die italienische Regierung hat sich in dem Übereinkommen auch das Recht der Befestigung des Südeinganges des Tunnels in eigener Regie unter der Bedingung vorbehalten, daß dem Bunde in keiner Weise ein Einspruchsrecht zusteht und daß sie alles veranlassen kann, was zur Aufrechthaltung des Geheimnisses dieser Anlagen notwendig erscheint, ohne jedoch den Eisenbahnbetrieb in irgend einer Weise zu stören.

Die dazu notwendigen Arbeiten werden unter Aufsicht und alleiniger Verantwortung Italiens ansgeführt.

Die italienische Regierung hat sich weiters auch das Recht vorbehalten, die italienische Konzession, welche auf den Bund übergegangen ist, nach Ablauf von 15 Jahren abzulösen.

Infolge der Befestigung der südlichen Tunnelmündung durch die italienische Regierung wnrde auch vom Bundesrat ein Kredit von Frks. 890.000 zur Herstellung von Minenanlagen anf der Schweizerseite von der Bundesversammlung verlangt und auch genehmigt.

Bezüglich der italienischen Zufahrtslinie zum Simplontunnel haben der Senat und die Kammer das zwischen Staat und Mittelmeerbahn abgeschlossene Übereinkommen genehmigt. Nach diesem hat die Mittelmeerbahn den Bau dieser Linie für den Betrag von Lire 16,650.000 übernommen; dazu kommen noch Lire 3,000.000 für den Ausbau des Bahnhofes in Domodossolla, Lire 1,200.000 für das metallische Oberbaumaterial, Lire 400.000 für das Rollmaterial der 18 *km* langen Strecke und Lire 60.000 für die Telegraphenleitung. Es ergibt sich daher in Summa ein Betrag von Lire 21,310.000, welche der italienische Staat in fünf Jahresraten ab 1901 zu zahlen hat.

Um die Zufahrten zum Simplon, respektive nach Domodossolla günstiger zu gestalten, genehmigte die

Digitized by Google

italienische Abgeordnetenkammer das zwischen der Regierung und Mittelmeerbahn abgeschlossene Übereinkommen wegen des Baues und Betriebes der Linien Arona—Domodossola und Santhia—Arona. Dieses Übereinkommen enthält der Hauptsache nach folgende Bedingungen:

Der Staat überläßt der Mittelmeerbahn den Ban und Betrieb der beiden Linien und bewilligt einen Zuschuß von Lire 5000 für das Kilometer auf 70 Jahre. Die Mittelmeerbahn dagegen verpflichtet sich, den Betrieb der Linien gleichzeitig mit dem der Simplonbahn zu eröffnen; für jeden Tag Verspätung der Betriebseröffnung unterliegt sie einer Strafe von Lire 1000. Falls im Jahre 1905 der Betriebsvertrag mit der Mittelmeerbahn nicht erneuert werden sollte, ist der Staat verhalten, die beiden Linien zurück zu kaufen um den Preis von Lire 46,000.000, und zwar Lire 28,350.000 für die 56 *km* lange Linie Arona—Domodossola und Lire 17,650.000 für die 65 *km* lange Linie Santhia—Arona.

Die Tunnels, Brücken und alle Bauten der Linie Arona—Domodossola müssen für zwei Geleise angelegt sein, während vorläufig jedoch die Linie nur eingeleisig betrieben wird.

Durch die im Jänner 1905 erfolgte Verstaatlichung der italienischen Eisenbahnen ist nun auch der Rückkauf dieser Linien fällig geworden.

Italien arbeitet aber noch weiter an der Ausbildung der Zufahrtslinien nach dem Simplon und es wurde auch schon die Frage einer Verbindung der Gotthardbahn mit der Simplonbahn ernstlich erörtert. Eine Linie soll über Intra und Pallanza und das Tocetal nach Domodossola, oder den See entlang über Canobbina nach Santa Maria Maggiore und durch Val Vigezzo nach Domodossola führen. Vom Kanton Tessin aus wird wieder eine Linie von Locarno durch das Centovallital nach der Hochebene von Santa Maria, anschließend an den Simplon, eifrigst zur Annahme empfohlen.

Auch in Frankreich machte sich frühzeitig eine Bewegung bemerkbar bezüglich des Baues von Eisenbahnlinien, anschließend an den Simplon; es trat aber bald wieder Ruhe ein. Selbst die Reisen des französischen Verkehrsministers nach der Schweiz haben die Lösung der Frage nicht gefördert und es steht somit Frankreich der bevorstehenden Eröffnung des Betriebes durch den Simplon eigentlich ganz unvorbereitet gegenüber.

Die schweizerische Bundesregierung ist vorläufig einer Gesamtlösung aus dem Wege gegangen und hat nur die für die Westschweiz sehr wichtige Zufahrtslinie zum Simplon in Beratung gezogen, sowie den neuen Anschluß an die französische Paris-Lyon-Mittelmeerbahn „Frasne—Vallorbe", soweit selbe auf schweizerischem Boden liegt, genehmigt und die Konzession erteilt; durch deren Fortsetzung würde auch eine Abkürzung der Linie Paris—Pontarlier—Schweiz erzielt werden.

Der Bundesrat will die Simplonzufahrtslinien von Fall zu Fall behandeln und ist der Ansicht, daß durch die jetzt genehmigte Linie Frasne—Vallorbe den übrigen Linien in keiner Weise vorgegriffen werden soll, welche im gegebenen Falle mit demselben Wohlwollen behandelt werden. In der Ostschweiz machen sich jedoch Bedenken dahin geltend, daß durch die vom Bundesrate eingenommene Haltung weitergehende Ansprüche wegen der Bundessubvention für die Lötschbergbahn hervorgerufen werden könnten.

Von Seite Frankreichs ist ein längerer Aufsatz in der „Revue de Paris" von Charles Soiseau über die voraussichtlichen Wirkungen des neuen Verkehrsweges unter der Überschrift „Der Simplon" erschienen. Charles Soiseau untersucht, ob der Durchbruch des Simplon günstig oder ungünstig auf den Verkehr und die allgemeinen wirtschaftlichen Interessen Frankreichs einwirken wird. Er verwirft die in Frankreich aufgetauchten Projekte, als: 1. direkte Verbindung des Nordbahnhofes und Lyoner Bahnhofes in Paris; 2. Bau einer neuen Strecke von Labarre nach Are-sur-Senaus; 3. Verbesserung der Linie Bellegarde—St. Gingolf; 4. Bau einer neuen Strecke bei Pontarlier am Sajoux oder von Frasne nach Vallorbe; ebenso das von dem früheren Arbeitsminister befürwortete Projekt, die Zufahrt zum Simplon durch die Departements Aix und Haute-Saone über Bellegarde und Annemasse zu suchen. Dagegen befürworten viele andere Korporationen die Führung der Hauptbahn Dijon—St. Jean de Sosne—Sous-le-Salnier durch den Jura (am Col de Faucille) bis nach Genf.

Der Kampf wurde mit großer Leidenschaft bis heute fortgeführt ohne zu irgend einer endgiltigen Lösung zu kommen. So erschien erst vor kurzem ein Aufsatz von Albert Reyner unter der Überschrift „Simplon ou Mont Blanc?" in der Pariser Monatsschrift „La Grande Revue" vom 15. Juli d. J.

Reyner führt aus, daß es sich für Frankreich darum handelt, ob man es verstehen wird, den vom nordwestlichen Europa ausgehenden, über französische Bahnlinien sich bewegenden Verkehr dem Simplon zuzuführen, oder ob der neue Bahnweg durch Deutschland monopolisiert werden wird.

Auch wäre Zeit genug vorhanden gewesen, um die einzelnen Trassen zu studieren und eine Einigung zu erzielen.

Leider sind zufolge zahlreicher örtlicher, finanzieller und politischer Interessen viele Projekte aufgestellt und studiert worden, keines derselben wurde jedoch bis jetzt angenommen.

Die Paris—Lyon—Mittelmeer- und vormalige Jura—Simplonbahn, welche in erster Linie an den weiteren Anschlüssen beteiligt waren, haben es zwar nicht versäumt, einen Ausgleich ihrer Bestrebungen herbeizuführen und hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn allein fünf verschiedene Projekte aufgestellt. Reyner kommt nach Erörterung der einzelnen Projekte zu dem Schlusse, daß das Frasne-Vallorbe-Projekt unter den gegebenen Verhältnissen allen übrigen vorzuziehen sei. Wenn man noch weiters berück-

Digitized by Google

sichtigt, daß die Strecke La Joux—Vallorbe 2618 m länger würde als die Strecke Frasne—Vallorbe, ohne bessere Steigungsverhältnisse zu ergeben, so kann man sich der Einsicht nicht verschließen, daß nur die Strecke Frasne—Vallorbe wirtschaftlich von Vorteil sein würde und den weiteren Wert hätte, daß sie rasch ausgeführt werden könnte. Diese Linienführung und die Abweichung La Joux—Vallorbe bezweckt eine bedeutende Kürzung der Verbindung Paris—Lausanne über Pontarlier und würde hiedurch auch die sonst erforderliche Legung des zweiten Geleises zwischen Pontarlier und Vallorbe erspart werden.

Aber auch bezüglich des Güterverkehres sprechen gewaltige Gründe für die Linienführung über Frasne—Vallorbe. Die Linie, welche gegenwärtig den Verkehr in der Richtung Mailand zwischen Gotthard und Mont-Cenis teilt, nimmt über Dijon, Seus, Versailles, Chartres, Argentau und Graville ihre Richtung.

Von beiden Verkehrsgebieten wird die Simplonbahn einen großen Teil des Verkehres übernehmen. Der Verfasser kommt zu dem Schlusse, daß der ganze Verkehr des Dreiecks Granville—Boulogne—Pontarlier dem Gotthard entzogen und dem Simplon zugeführt wird, somit der bedeutende Gütertransport aus den wichtigsten Gebieten von Paris, Boulogne, Havre und Rheims.

Um Mitte des Jahres 1905 tauchte nun ein neues Projekt auf, welches von dem französischen Minister der öffentlichen Arbeiten Ganthier herrühren soll; die Trasse führt von Lous-le-Saunier, Genf, Bonneville nach Chamonix, durchtunnelt somit den Mont Blanc. Die Projektanten setzen voraus, daß fünf Jahre genügen würden, um den Mont Blanc-Tunnel herzustellen, was unter Rücksichtnahme auf die Erfahrungen, welche beim Bau des Simplontunnels gemacht wurden, wohl nicht als zutreffend angesehen werden kann. Ebenso ist die weiters beabsichtigte Verringerung des Tunnelprofiles, selbst unter Voraussetzung des elektrischen Betriebes, nicht durchführbar, da, wenn sonst keine Erschwernisse auftreten, doch die Erhaltung der Fahrbahn und des Tunnels selbst berücksichtigt werden muß.

Außer den ungünstigen Zufahrtsrampen dürfte selbst bei der größten Opferwilligkeit der französischen wie der italienischen Regierung das noch aus Privatmitteln zu beschaffende Kapital nicht aufzubringen sein und es scheint der Gedanke der Durchtunnelung des Mont Blanc bald aufgegeben worden zu sein. Dafür trat die Meldung in die Öffentlichkeit, daß der französische Minister für öffentliche Arbeiten dem Parlamente eine Vorlage betreffs der Ausführung der Faucillebahn machen will, für welches Projekt der Kanton Genf lebhaft eingetreten ist. Dagegen kämpft der Kanton Waadt, welcher sich für eine Trasse durch den Mont d'Or (über Vallorbe) ausspricht.

Dieser Plan dürfte aber kaum der Verwirklichung entgegen gehen, weil nur Sonderinteressen demselben zu Grunde liegen.

Anderseits bestehen aber wieder ernste Pläne für die Herstellung einer bernischen Zufahrtslinie, entweder Lötschberg oder Wildstrubel, und es sollen die technischen Vorstudien im nächsten Frühjahr bereits beendet und der Finanzierungsplan vorgelegt werden.

Diese Zufahrtslinien durch die Berner Alpen würden aber die Interessen Frankreichs neuerdings sehr schädigen.

So liegen die Verhältnisse Frankreichs noch heute in ganz unklaren Formen vor uns, zersetzt durch Kleinlichkeiten, welchen die großen bestimmten Gedanken der Schweiz und Italien voraneilen.

Ein Wettbewerb zwischen Gotthardbahn und Simplonbahn ist durch die unmittelbar bevorstehende Verstaatlichung der Gotthardbahn untunlich und wird Genua durch die Linie Orta—Novara—Valenza—Alessandria an den Simplon angeschlossen.

Anderseits erhält Domodossola durch ein nach Süden strahlenförmig ausgehendes Zufahrtsnetz, welches sich für den Simplon weit günstiger gestaltet, als für den Gotthard, eine bessere Verbindung.

Der Bau des Simplontunnels vollzog sich im großen Ganzen nach dem im Detail früher schon aufgestellten und von den Experten begutachteten Bauprogramm, welches von dem Verfasser in Heft 16, 17 und 18 (1900) dieser Zeitschrift ausführlich besprochen wurde. Immer waren aber viele Fragen zu lösen, die im Laufe der Zeit auftraten und viele Schwierigkeiten waren zu überwinden, welche die Natur dem großen Werke entgegenstellte.

Das Gebirge, welches von dem Tunnel durchfahren wurde, besteht aus Glimmerschiefern, Tonschiefern, Kalkschiefern, körnigen und dolomitischen Kalken, welche der Jura- und Trias-Formation angehören, dann aus Gneisen der paleozoischen Formation und endlich aus Antigoriogneis und Gneis von Monte-Leone.

Gegenüber dem von den Geologen vor Inangriffnahme des Baues konstruierten Profile zeigten sich in Wirklichkeit von der Mitte des Tunnels gegen die Südseite bedeutende Abweichungen, welche auf die Ausführung großen Einfluß genommen haben.

Die Schichten waren nämlich nicht, wie angenommen worden war, gleichartig verlaufend; der Kalk an der Südseite wurde daher viel früher angefahren, als man voraussetzen konnte und die erst in einer größeren Tiefe vermutete Umkippung der Schichten fiel in den Bereich des Tunnels selbst.

Bei einer starken Überkippung der Schichten und Verschiedenartigkeit der Zusammensetzung derselben, verbunden mit einer Störung im Gefüge, besteht immer eine Geneigtheit zu einer starken Wasserführung, besonders wenn Kalk auf kristallinischen Schiefern oder auf Gneis lagert.

Statt Zentralgneis fand man in der Mitte des Tunnels Kalke der Triasformation, die durch ihre wellenförmige, wagrechte Lage ein Zurückhalten der Erdwärme, somit eine bedeutende Erhöhung der Gesteinswärme verursachten. Bei der steilen Lage der Schichten am Gotthard wie am

Digitized by Google

Arlberge konnte die Erdwärme ansströmen, während am Simplon in den tieferen Partien durch den nahezu wagrechten Verlauf der Schichten eine Isolierung der Erdwärme eintrat.

Während am Gotthard die Wärmestufe für 1° C 50 *m* betrug, ergab sich dieselbe in dem Zentralstock des Simplons mit wagrechter Schichtung mit 36 *m*.

Zunächst boten die Wassereinbrüche auf der Südseite, woselbst in Km. 3·891 die erste stärkere Quelle mit 160 Sek./l aufgeschlossen wurde, größere Schwierigkeiten. Diesen Wassereinbrüchen ging eine bedeutende Erniedrigung der Gesteinswärme voran. Man war aus der Zone des Antigoriogneises in dunkles glimmeriges und schieferiges Gestein gelangt, welches sehr stark zerklüftet war und eine Unzahl von Quellen führte.

Am 30. September 1901, an dem der Einbruch der mächtigen Wassermengen von 200 Sek./l in Km. 4·397 erfolgte, mußte die maschinelle Bohrung eingestellt werden und man versuchte das Wasser durch Bohren einer Sonde von 9·2 *m* Tiefe abzuleiten. Nachdem dieser Versuch ohne Erfolg war, zog man die Bohrlafetten zurück und trachtete durch Verstopfen der Bohrlöcher das Wasser abzudämmen, was gleichfalls vergeblich war. Um eine Annäherung an die Stirne zu ermöglichen, bante man hinter dem Querstollen in Km. 4·379 einen kleinen Wurf aus Sandsäcken und ließ dadnrch das Wasser gegen die Ortsstirnen anstauen. Das so gebildete Wasserbecken genügte, um die Heftigkeit der Quelle zu unterdrücken.

Am 22. Oktober 1901 begann man wieder die Bohrung im Sohlenstollen, indem man ab Km. 4·380 am Firste arbeitete und den Schutt an der Sohle des Stollens deponierte. Man konnte so über die Quelle in Km. 4·397 ohne weitere Hindernisse hinwegkommen.

Nachdem die Wasserhöhe die Verwendung des Geleises mit 80 *cm* Spur nicht mehr zuließ, erweiterte man ab Km. 4·283 den Sohlenstollen und stellte ein Geleise von 50 *cm* Spur seitlich auf eine Berme, die 60 *cm* über der Stollensohle lag. Der Transport konnte dann bis znm Km. 4·165 eingeleitet werden, von wo an in die gewöhnlichen Wagen umgeladen wurde.

Am 7. November gelangte man wieder vor den am 30. September verlassenen Ort. Nachdem man die Geleise in Stand gesetzt nnd für den Wasserablauf vorgesehen hatte, begann man am 11. November mit der Handbohrung und gelangte bis zum Km. 4·403; sodann wurde am 15. November die maschinelle Bohrung wieder aufgenommen. In Km. 4·422 traf man am 22. November kristallinische Schiefer mit Gleitflächen, welche die sofortige Anszimmerung des Stollens verlangten und man war genötigt wieder zur Handbohrung überzugehen. Vom 22.—26. November arbeitete man maschinell an der Vertiefung des Stollens zur normalen Höhe.

Die erste Zimmerung bestand aus zehn Gespärren ohne Sohlenschwellen und ohne Verstrebungen in Fichtenrundholz von schwachen Dimensionen; mit Rücksicht auf eingetretene Bewegungen mußte man die Kappe durch Longrinen verstärken und in der Mitte des Stollens abstempeln. Auch dies war noch zn schwach nnd es mußte die ganze Zimmerung erneuert werden. Man versäumte es aber anch diesmal, die ersten Gespärre genügend fest gegen das Gestein abzustempeln. Unter dem starken Gebirgsdrnck wurde die ganze Zimmerung vorgeschoben und verlor den Halt, so daß selbe zu Beginn des Jahres

Wassereinbrüche im Simplon-Tunnel, Iselleer Seite.

Fig. 1. Querstollen XXI *B*. Quelle 40*b*, am 21. Jänner 1902.

Fig. 2. Stollen 21 *A*. Quelle 32, Jänner 1902.

1902 neuerdings ausgewechselt und verstärkt werden mußte, wobei Hölzer von 0·4×0·4 *m* zur Verwendung kamen. Am 12. und 13. Jänner 1902 zeigten sich am Firste des gezimmerten Stollens neuerdings Verbrüche, so daß die Arbeiten vor Ort eingestellt werden mußten, wonach Gespärre aus **I** Eisen von 2·5×2·8 *m* Lichtweite eingebaut wurden.

Digitized by Google

Nachdem die ungünstigste Stollenstrecke rekonstruiert war, begann man am 26 Februar 1902 den Vortrieb des Sohlenstollens mit einem kleineren Profile von $1{\cdot}4 \times 1{\cdot}0\,m$ Lichtweite und bante Gespärre aus Eichenholz ein. Man versetzte ohne Störung 12 solcher Eichengespärre bis zu Km. 4·471; von da ab wurde das Gestein wieder fester und man begnügte sich mit Ständer und Kapphölzern aus Rundholz.

Fig. 3. Stollen II. Warme Quelle 18°, am 3. April 1903.

Fig. 4. Stollen II. Quelle 41, am 3. April 1903.

Nach Maßgabe des Fortschrittes des kleinen Stollens, nahm man die Erweiterung des Stollens und den Einbau der Eisengespärre wieder auf. Bis zum 32. Gespärre wurde der Zwischenraum der wagrechten Teile in regelmäßigen Entfernungen von 0·41 *m* (von Mittel zu Mittel) mit Holz ausgefüttert und füllte man deren Zwischenraum mit rasch bindendem Beton aus. Vom 40. Gespärre an machte man die Verkleidung bloß mit Eisengespärren und Beton ohne Holzlängsträger.

Die Beseitigung des Wassers von Ort geschah mittels eines Injektors.

Im Sohlenstollen wurde die maschinelle Bohrung am 20. Mai 1902 um 10 Uhr 30 Min. in Km. 4·480 wieder aufgenommen, im Parallelstollen am 7. Juni desselben Jahres, woselbst die gleichen Schwierigkeiten zu überwinden waren.

Zwischen Km. 4·807 und 4·908 des Parallelstollens zeigten sich auch Sprünge in der Ausmauerung der Widerlager; außerdem hat sich das Mauerwerk des Abzugskanales teilweise um 20 *cm* gehoben, bei gleichzeitiger Verminderung der Breite des Querschnittes.

Das Gestein in diesen Partien ist kalkiger Glimmerschiefer, welcher von Anhydritbänken durchzogen ist. Durch die kräftige Ventilation absorbierte dieses Gestein gierig die Feuchtigkeit der Luft, was eine Volumsvermehrung und die oben bezeichneten Bewegungen in der Verkleidung des Stollens erzeugte. Um eine weitere Ausdehnung der Veränderungen in diesem Gestein zu verhindern, begann man mit der Herstellung eines Sohlengewölbes.

Nachdem die Temperatur der Quellen noch weiter sank und die Härte derselben zunahm, ferner dieselben anfänglich unter einem großem Drucke aufgeschlossen wurden, vermutete man, daß man es mit einem unterirdischen Bassin zu tun habe, welches sich in den Spalten und Klüften des Gneises und Kalkes befindet, namentlich aber in letzterem mit Rücksicht auf die Leichtigkeit, mit welcher das Wasser durch Abspülen (Korrosion) die wasserführenden Klüfte erweiterte. Im Durchschnitte betrug der Wasserzulauf in Sekundenlitern im Monate September 1901 290, im Oktober 590, im November 860 und stieg zunehmend bis zum Juli 1902 auf 1150.

Von dort ab fiel die Wassermenge, erreichte das Minimum von 702 Sek./l im März 1904, um dann im Juni desselben Jahres wieder das Maximum von 1150 Sek./l zu erreichen; sodann trat wieder eine sukzessive Wasserabnahme ein. Nach diesem Verlaufe der Zu- und Abnahme der Wassermengen konnte wieder auf einen engen Zusammenhang derselben mit dem Abgange der Schneewässer geschlossen werden.

Was die Beziehung der Wassereinbrüche in den Stollen mit anderen Quellen an der Erdoberfläche betrifft, so wird bemerkt, daß nur eine einzige Gruppe von Quellen an der Nempra-Alpe am rechten Ufer des Cairasca-Sees in einer Höhe von 1300 *m* bestand, welche noch am 29. Oktober 1901 reichlich flossen, am 20. November desselben Jahres jedoch vollständig austrockneten. Man schloß aus diesen und anderen Erscheinungen, die schon oben angeführt wurden, auf den Bestand eines unterirdischen Beckens, dessen Überlauf sich in einer Höhe von 1300 *m* befindet und erhoffte umso wahrscheinlicher auf eine Abnahme der in den Tunnel eindringenden Wässer, als die am 3. Dezember 1901 vorgenommene Farbenprobe der in Betracht kommenden Wässer an der Ober-

Digitized by Google

fläche keinen Zusammenhang mit den Tunnelwässern ergab.

Fortgesetzte Studien ergaben indessen, daß bei Berücksichtigung des gesamten Niederschlagsgebietes im Mittel nicht mehr als 550 Sek./l Wasser abfließen könnten, während die tatsächlich aus dem Tunnel abfließende Wassermenge zirka 1000 Sek./l betrug. Es wurden daher neuerlich Färbungsversuche in der Cairasca vorgenommen, hiezu aber mehr Fluoreszin als das erstemal verwendet und die Entnahme von Proben im Tunnel nach erfolgter Färbung auf eine längere Zeitdauer erstreckt.

Diese Färbungsversuche ergaben, daß in der Tat eine Beziehung zwischen der Cairasca und den in den Tunnel eindringenden Wässern bestehe. Die Schlußfolgerungen, die aus diesen Versuchen gezogen werden konnten, waren folgende:

1. Das im Simplontunnel, Iseller Seite, eindringende Wasser (Km. 3·830 bis 4·420) gehört drei Gruppen an: warmen Wässern, isothermen Wässern und kalten Wässern.

Die ersteren durchlaufen eine Zone unter dem Niveau des Tunnels, die letzteren dagegen kommen rasch aus einer höheren Region durch den Kalk. Die zweite Gruppe setzt sich teilweise aus Ableitungen der dritten Gruppe, teilweise aus unabhängig hievon den Gneis durchfließenden Wässern zusammen.

(Schluß folgt.)

CHRONIK.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Oktober 1905.

Im Monate Oktober 1905 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 4. Oktober die 11·213 *km* lange Lokalbahn Hannsdorf—Mähr.-Altstadt im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz;

am 7. Oktober die 12·599 *km* lange Lokalbahn Zwickau i. B.—Deutsch-Gabel als Fortsetzung der Linie Röhrsdorf—Zwickau i. B. im Betriebe der Böhmischen Nordbahn;

am 12. Oktober die 9·633 *km* lange Lokalbahn von Aujezd—Lnhatschowitz nach Lnhatschowitz im Betriebe des Konzessionärs;

am 15. Oktober die 27·52 *km* lange Lokalbahn Hartberg—Friedberg im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Villach und

am selben Tage die 3·408 *km* lange Staatsbahnlinie Slanki—Landesgrenze. Auf dieser letzten Teilstrecke der Eisenbahn Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze wird der Zugförderungs- und Fahrdienst durch die kgl. ungarischen Staatseisenbahnen besorgt.

Im Monate Oktober 1905 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 14,835.991 Personen und 13,068.920 *t* Güter befördert und K 64,729.380 vereinnahmt, d. i. per *km* K 3074.

Im gleichen Monate 1904 betrug die Einnahme K 61,996.005 oder per *km* K 2992; es resultiert daher für den Monat Oktober 1905 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2·7%.

In den ersten zehn Monaten 1905 wurden auf denselben Bahnen 150,777.593 Personen und 96,991.772 *t* Güter befördert und K 566,403.191 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Einnahme K 549,176.089. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die zehnmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.884·5 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1904 dagegen 20.600 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per *km* für die erwähnte Zeitperiode 1905 auf K 27.121 gegen K 26.659 im Vorjahre, d. i. um K 462 günstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1905 auf K 32.545, gegen K 31.991 im Vorjahre, d. i. um K 554, mithin um 1·7% günstiger.

Das Geltungsgebiet des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Am 31. März 1905 betrug die Länge der dem Internationalen Übereinkommen unterstellten Eisenbahnen 217.620 *km*, das ist um 3645 *km* mehr als zur gleichen Zeit des Vorjahres. An der Gesamtlänge nahmen teil mit

Kilometer		
55.891	. . .	Deutschland.
53.837	. . .	Rußland.
39.444	. . .	Frankreich.
20.025	. . .	Österreich.
17.594	. . .	Ungarn.
13.358	. . .	Italien.
4.598	. . .	Belgien.
3.659	. . .	Schweiz.
3.178	. . .	Rumänien.
2.744	. . .	Niederlande.
2.037	. . .	Dänemark.
879	. . .	Bosnien und Herzegowina.
376	. . .	Luxemburg.

Die Bezahlung der Beamten und Arbeiter bei den deutschen Staatseisenbahnen war das Thema eines von Universitätsprofessor Dr. Lotz in der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft zu München gehaltenen, ungemein lehrreichen Vortrages, dem in der Haupttache das große eisenbahnstatistische Material zugrunde lag, daß das Reichseisenbahnamt für die Zeit von 1898—1903 veröffentlichte. Zunächst verbreitete sich der Redner, wie wir den „M. N. Nachrichten" entnehmen, über die Frage nach der Rentabilität der verschiedenen deutschen Bahnen durch einen Vergleich der Anlagekosten, sowie jener Momente, welche die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes beeinflussen. Die Ausgaben für das Eisenbahnpersonal — abgesehen von den Pensionen — nun machten bei jedem der deutschen Staatsbahnnetze — ausgenommen Mecklenburg und Oldenburg — mehr als die Hälfte aller Betriebsausgaben aus; sie verschlingen 32 bis $41\frac{1}{2}$% von den Bruttoeinnahmen des Betriebes. Hier seien die Eisenbahnverwaltungen vor das Problem gestellt, brauchbare Leistungen mit nicht zu großem Aufwand zu zahlen, anderseits dem Personal eine des staatlichen Betriebes würdige, auskömmliche Stellung zu schaffen. Die persönlichen Ausgaben hängten zunächst ab von der Höhe der Sätze der Gehalte, Löhne und Remunerationen, weiterhin von der Zahl des Personales und dessen Verteilung unter die verschieden bezahlten Kategorien. Der Wert der Arbeitsleistungen von Beamten und Arbeitern hänge ab nicht bloß von der Intensität, Dauer und Brauchbarkeit der Leistungen, sondern auch von der Art, wie in großem Betriebe über sie disponiert werde. Nicht unbedingt brauche Verwendung gering bezahlter Leute mit langer Arbeitszeit für den Fiskus das Wohlfeilste zu sein. Nicht überall seien Lohnsysteme anwendbar, die bei intensiverer Leistung dem Arbeitenden Mehrverdienst gewähren. Auch im staatlichen Eisenbahndienst könne sich die Tendenz durchsetzen, menschliche Arbeit durch Mehrverwendung von fixem Kapital zu ersetzen. Die untere Grenze des Lohnes, von den Selbstkosten der Arbeit gebildet, werde auch hier nicht ungestraft verletzt. Der Vortragende

Digitized by Google

unterzog nun die allgemeinen und speziellen Angaben, die das Heer von mehr als einer Million Beamten und Arbeitern im Staatsdienste 1903 verursachte, auf Grund eines großen Ziffernmateriales eingehender Betrachtung. Dabei ergaben sich überraschende Tatsachen. Für Mecklenburg und Oldenburg sind die persönlichen Ausgaben pro Kilometer äußerst niedrig. In Preußen-Hessen wird das günstige Finanzresultat in den persönlichen Ausgaben insoferne günstig beeinflußt, als die persönlichen Ausgaben absolut niedrig sind und von den Einnahmen den geringsten Perzentsatz verschlingen. In Württemberg und Bayern sind sie zwar pro Kilometer noch niedriger, absorbieren aber von den niedrigen Einnahmen weit mehr. Hinsichtlich der Menge der beschäftigten Personen bilden die mecklenburgischen und oldenburgischen Bahnen wieder einen Typus für sich: wenig Personal, geringe Anlagekosten, geringer Verkehr. Bayern und Württemberg haben am wenigsten Personal pro Kilometer; sie stehen zwar nicht im Bedarf an Verwaltungspersonal, wohl aber in der Zahl des Betriebspersonales verhältnismäßig zurück, und zwar am meisten in den Kategorien Bahnhofs-, Abfertigungs-, Zugbegleitungs-, Zugsförderungs- und Werkstättendienst. Baden, Sachsen, Elsaß-Lothringen und Preußen-Hessen beschäftigen, dem größeren Verkehr entsprechend, mehr Personal pro Kilometer.

Das Einkommen des Eisenbahnpersonales zeige in den verschiedenen deutschen Staaten enorme Unterschiede. Wir sehen, daß keine deutsche Staatsbahnverwaltung den Gedanken verwirklicht habe, der von einigen Befürwortern der Verstaatlichung vertreten wurde, das gesamte Personal in das gesicherte Beamtenverhältnis überzuführen. Mit Ausnahme Bayerns ließen noch 1903 alle großen Staatsbahnsystems Deutschlands mehr als 50% des Personales in dem vom Privatbetrieb übernommenen widerruflichen Lohnarbeiterverhältnis verharren. Die Bezahlung der Lohnarbeiter der Eisenbahnen bewege sich im Durchschnitt um Mk. 940 bis 1090 jährlich, erhebe sich im Durchschnitt also nirgends erheblich über die Höhe dessen, was ungefähr als Existenzminimum einer Familie betrachtet werde und bleibe hinter dem Geldeinkommen, welches einige Industrien dem Durchschnittsarbeiter gewähren, zurück. Die Bezahlung der etatmäßigen und der diätarischen Beamten sei in Bayern pro Kopf am niedrigsten, die Arbeiterlöhne nur minimal höher als in Preußen-Hessen, trotzdem der durchschnittliche Geldbezug der Personals pro Kopf 1903 um Mk. 105 höher gewesen und Bayern stehe in der durchschnittlichen Gewährung von Geldeinkommen pro Kopf seines Personals an zweiter Stelle, direkt hinter Baden. Im allgemeinen ergebe sich, daß Bayern ungünstige Sätze für die oberen Beamten aufweise, günstige Stellung in der Höhe der Bezahlung und der Sicherheit für das mittlere und einen Teil des unteren Personales.

Gegenüber den Systemen mit schwächerem Verkehr, Bayern und Württemberg, beruhe die preußische Ersparnis an persönlichen Ausgaben pro Verkehrseinheit nicht zum mindesten darauf, daß es weit weniger etatmäßige Stellungen mit Beamtencharakter bietet, vor allem im äußeren Betriebsdienst, einerseits was das Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungspersonal, anderseits was das Zugförderungs- und Werkstättenpersonal anbetrifft. Dies habe nicht nur sozialpolitische, sondern auch finanzielle Bedeutung.

Über die Arbeitszeit gebe die Statistik nicht genügenden Aufschluß. Immerhin könnten wir uns freuen über die Fortschritte, die Deutschland in Gewährung von Ruhetagen an das Verkehrspersonal mache.

Es sei nun klar, so führte der Vortragende zum Schluß aus, daß eine Eisenbahnverwaltung, welche für sich Macht über das Personal durch Schaffung von überwiegend abhängigem, nicht etatmäßig angestelltem Personal beanspruche, welche ferner im Interesse der Disziplin für sich die Initiative reserviere, die Einkommensverhältnisse und Arbeitsdauer des Personals befriedigend zu regeln, eine Verantwortung auf sich nehme, die von irgend jemand kontrolliert werden müsse.

Die Kontrolle der Verantwortung der Staatsbahnverwaltungen in sozialpolitischer wie in sonstiger Beziehung sei vielleicht das schwerste Problem des Verkehrswesens in der Zukunft. Eine Kontrolle durch eine nicht bloß nörgelnde, sondern sachverständig informierte öffentliche Meinung sei unumgängliches Bedürfnis.

Wenn der Staat Arbeitgeber im großem Maßstabe ist wie hier, gebe es nur zwei Möglichkeiten, den privatkapitalistischen Standtpunkt, mit dem es verträglich sei, frei über Anstellung und Entlassung zu verfügen und die Mehrzahl des Personales im Lohnarbeiterverhältnis zu beschäftigen, der aber als Korrelat die Gewährung unbeschränkten Koalitionsrechtes oder die Festsetzung der Arbeitsbedingungen durch eine uninteressierte Instanz bedinge und den bureaukratischen Standpunkt. Dieser sei konsequent nur durchgeführt, wenn gesetzlich die Rechte des Beamtenverhältnisses der großen Mehrzahl des Personales gewährt würden. Jedenfalls sei es keine beneidenswerte Entwicklung, wenn die Landtagsabgeordneten sich in systemlosen Wünschen nach Aufbesserung einzelner Kategorien des Verkehrspersonales überbieten. Vielleicht werde man künftig nüchterner im Schwärmen für neue Verstaatlichungspläne. Dem mit großem Beifalle aufgenommenen Vortrage folgte eine Diskussion.

Vom Panamakanal. Über den Fortgang der Arbeiten am Panamakanal richtet Oberingenieur Wallace im „Engineering News“ folgenden noch an den Vorsitzenden des früheren Kanalausschusses, Admiral a. D. Walker, gerichteten Bericht, welcher den Zeitraum vom 1. Juni 1904 bis zum 1. Februar 1905 behandelt.

Seit dem 1. Juni 1904 bestanden Bauabteilungen in Kolon, Gatun, Bohio, Bas Obispo und Culebra, die vom Kanalausschuß eingesetzt und mit besonderen Vorarbeiten betraut worden waren. Wallace, dem diese Bauabteilungen bei seiner Übernahme der Oberleitung unmittelbar unterstellt wurden, bildete außerdem mit selbständigen Betriebsleitern an der Spitze je eine Abteilung für das Maschinenwesen, für die Hochbauten, für die Be- und Entwässerungsanlagen, für die Wohnungs- und Lohnangelegenheiten, sowie für das Karten- und Instrumentenwesen. Durch diese Maßnahmen hoffte er eine Arbeitsteilung zu erzielen, die für den Fortgang des Unternehmens von Vorteil sein konnte. Die Bauabteilungen haben die nachfolgenden Aufträge erledigt:

Die Bauabteilung Kolon unter Ingenieur List, welchem die Bearbeitung der Strecke Kolon—Gatun, einschließlich des Hafens von Kolon oblag, hat die Pläne und Kostenanschläge dem Ingenieurausschuß bereits vorgelegt; dieser empfiehlt dem Hauptausschuß die Annahme folgender Hauptpunkte:

1. Ban eines Wellenbrechers zum Schutze des Hafens von Kolon;
2. Bau eines Innenhafens bei Kristobel;
3. Schleusenfreie Einmündung des Kanals bei Kolon;
4. Fertigstellung der Verlegung des Chargres bei Gatun.

Die Bauabteilung Gatun unter Ingenieur Nichols hatte den Auftrag, Untersuchungen über die Möglichkeit der Errichtung eines Standammes im Chargrestale zur Bildung einer Kanalhaltung von 9 *m*, bezw. 18 *m*, über dem Seespiegel anzustellen. Ferner sollte untersucht werden, ob nicht eine Verkürzung der Kanallinie durch einen Einschnitt im Tigerhügel anzustreben wäre. Hinsichtlich beider Punkte fiel die Kostenfrage zugunsten des längeren Weges aus.

Die Bauabteilung Bohio unter Ingenieur Dose hatte den Auftrag, gleichfalls zu ermitteln, ob und mit welchen

Digitized by Google

Kosten sich in diesem Banabschnitt ein Standamm zur Bildung einer Kanal-Scheitelhaltung herstellen lasse. Die vorgenommenen Untersuchungen lassen voraussehen, daß die Kosten für ein Stauwerk im Chagrestale unterhalb Gomboas wegen der tiefen Gründung verhältnismäßig hoch ausfallen werden.

Die Banabteilung Bas Obispo unter Ingenieur Ehle hatte den interessantesten und einen für das ganze Unternehmen bedeutungsvollen Auftrag. Es sollten Untersuchungen für einen Standamm bei Gamboa in Verbindung mit einer unterirdischen Ableitung des Chagres nach einem der beiden Meere gemacht werden. Dieser Standamm, der außerhalb der Kanallinie zu liegen kommt, hat sowohl für einen Seespiegel-, wie für einen Schleusenkanal große Bedeutung. Ehle fand, daß bei den günstigen Gelände- und Untergrundverhältnissen in der Nähe von Gamboa der Damm bis zu einer Höhe von 60 *m* in zweckmäßiger Weise aufgeführt werden kann, wobei ein Stanbecken von 150 km^2 Fläche gebildet und eine Wasserkraft von 20.000 *PS* gewonnen würde. Die Baukosten des Dammes ohne Einrichtungen für die Ausnützung der Wasserkraft sind zu 20 Millionen Mark veranschlagt, letztere allein zu 9 Millionen Mark.

Den wichtigsten Teil des Kanalunternehmens bildet der Kulebra-Einschnitt, der sowohl, was den Zeitpunkt der Beendigung, als auch die Kosten anbetrifft, für den ganzen Kanal von entscheidender Bedeutung ist. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist Oberingenieur Wallace zu dem Ergebnis gelangt, daß als Durchschnittspreis für alle Erdarbeiten im Kulebra-Einschnitt bei guter Anfsicht 2·50 Mk. per m^3 anzusetzen ist; bei weniger Aufsicht kann er auf 3 Mk. steigen, bei Anwendung der besten Maschinen und sorgfältigster Überwachung des Betriebes bis auf 2 Mk. herabgehen. Die Ausführung des Kulebra-Einschnittes erfordert mehr Zeit als alle anderen Arbeiten am Kanal zusammengenommen. Die Arbeitszeit für einen Seespiegelkanal würde nach Wallaces Berechnungen im ganzen zehn bis höchstens zwölf Jahre erfordern, für einen Schleusenkanal sieben bis acht Jahre, die Kosten für einen Seespiegelkanal sich auf 922 Millionen Mark, für einen Schleusenkanal auf 712—777 Millionen Mark belaufen. Trotz der großen Kostenunterschiede zwischen dem Seespiegelkanal und einem Schleusenkanal empfiehlt Wallace den ersteren für die Ausführung, da er wegen der Sparsamkeit in Unterhaltung und Betrieb, wegen der größeren Betriebssicherheit und Verkürzung der Durchfahrzeit, wegen der Einfachheit in Plan und Ausführung so große Vorteile habe, daß dabei die Mehrkosten und die längere Bauzeit nicht ins Gewicht fallen, umsoweniger, als der Panamakanal dem Weltverkehr für alle zukünftigen Zeiten dienen soll.

(Zentralbl. d. Bauverwalt.")

Geschwindigkeit der Personenbeförderung. Die in der letzten Zeit entstandene Streitfrage, ob die amerikanischen oder die deutschen Bahnen eine größere Fahrgeschwindigkeit besitzen (Tunel im „Journal of Political Economy" und Schulze in der „Zeitung des V. d. E.-V. u. Östr. Eisenbahn-Ztg." Nr. 16 vom 1. Juni 1904), veranlaßte einen französischen Ingenieur M. Voisin in „Revue Générale de Chemins de Fer et des Tramways, die Fahrgeschwindigkeit der französischen Bahnen mit jener in den beiden Ländern genannten zu vergleichen. Unter Zugrundelegung der von Schulze festgesetzten Elemente, welche für die Bestimmung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit eines Landes maßgebend sind (Anzahl der ohne Aufenthalt zurückgelegten Fahrten mit mindestens 75 *km* per Stunde, mittlere Geschwindigkeit und Bestimmung des Quotienten dieser beiden Größen) kommt Voisin zu dem Resultate, daß die französischen Züge eine geringere durchschnittliche Geschwindigkeit haben als die deutschen, jedoch eine größere, wenn man bei dem Vergleiche überhaupt nur Züge mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 90 *km* in Betracht ziehe.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die am 12. Dezember 1905 stattgefundene Clubversammlung. Der Vorsitzende, Präsident Exzellenz Dr. von Wittek begrüßt die zahlreich besuchte Versammlung mit folgenden Worten:

Ich beehre mich, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Das Exkursions- und Geselligkeitskomitee veranstaltet am Mittwoch, den 20. d. M., präzise halb 8 Uhr abends im Festsaale des Kaufmännischen Vereines, 1. Johannesgasse 4, eine Theatervorstellung unter Mitwirkung von Clubmitgliedern. Saisonkarten haben Giltigkeit. Einzelkarten sind zu den bekannten Preisen im Clubsekretariat bis 20. Dezember mittags erhältlich, wobei ausdrücklich hervorgehoben wird, daß am Abend ein Kartenverkauf nicht stattfindet.

Die diesjährige Sylvesterfeier unter Beteiligung von Damen findet am Donnerstag, den 28. d. M. 8 Uhr abends statt.

In der nächsten, am Dienstag den 19. Dezember, halb 7 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Karl Sigmeth, Direktor-Stellvertreter der königl. ungar. Staatsbahnen einen Vortrag mit Lichtbildern über: „Die hohe Tatra" halten. Zu diesem Vortrag werden auch Damen Zutritt haben.

Heute spricht Herr Karl Spitzer, Ober-Ingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, über: „Invertbeleuchtung für Waggons", und wird seinen Vortrag durch Lichtbilder und Demonstrationen erläutern.

Herr Ober-Ingenieur Karl Spitzer leitete seinen Vortrag mit der interessanten Reminiszenz ein, über das Thema der Waggonbeleuchtung schon vor 20 Jahren im Club österr. Eisenbahnbeamten gesprochen zu haben. Wie von da an im Kampfe zwischen Gas und elektrischer Beleuchtung die verschiedenen Beleuchtungsarten entstanden sind und endlich an den heute Eingang findenden Invertbeleuchtungen geführt haben, schilderte Herr Ober-Ingenieur Spitzer in ausführlicher und überaus fesselnder Weise. In anerkennenswerter Weise stellte die Firma Pintsch eine Kollektion von Waggonlampen aus, welche die Demonstrationsobjekte zu dem Vortrage bildeten und die zahlreiche Zuhörerschaft sollte Herrn Ober-Ingenieur Spitzer warmen Beifall, der in den Dankeswortes des Herrn Präsidenten bereiten Ausdruck fand.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.
Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 15.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung".

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „Die Eisenbahn-Tariftechnik" von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1·60.

2. Heft: „Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn". Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1·20.

3. Heft: „Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs". Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leeder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K 1·20.

4. Heft: „Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes". Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. „Das Lokalbahnwesen in Österreich". Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: „Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges" und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis: K —·90.

7. Heft: „Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst". Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

II. Reihe, Band 1: „Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht". Von Dr. Franz Bilacher, Beraun-Vorstandsstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5.20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der elektrisch betriebenen normalspurigen Lokalbahn Bludenz—Schruns (Montafon-Bahn)

Am 18. Dezember 1905 wurde die Lokalbahn Bludenz—Schruns mit den Stationen Bludenz und Schruns, den Halte- und Ladestellen St. Anton im Montafon, Vandans, Kaltenbrunnen, Tschagguns und den Haltestellen Lorüns und Brunnenfeld dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Bludenz und Schruns, die Halte- und Ladestellen St. Anton in Montafon, Vandans, Kaltenbrunnen und Tschagguns für den Gesamtverkehr, die Haltestelle Lorüns für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtenstückgutverkehr und die Haltestelle Brunnenfeld für den Personen- und Gepäckverkehr zur Eröffnung. Die Fahrkartenausgabe findet in allen Haltestellen sowohl bei den bestellten Bahnagenten (mit Ausnahme in Brunnenfeld) als auch im Zuge statt. Eine Fahrtunterbrechung ist nicht statthaft.

Das Reisegepäck wird ab allen Haltestellen im Nachzahlungswege abgefertigt. Die Abfertigung von Sendungen als Expreßgut findet auf dieser Lokalbahn nicht statt. Die Annahme von Markenkoli erfolgt nur nach Stationen. Die Aufgabe findet in den Halte- und Ladestellen bei dem Zugsführer statt. Barvorschüsse auf Gütersendungen werden nur in den Stationen Bludenz und Schruns erteilt. Explosive Gegenstände sind auf der Lokalbahn von der Beförderung ausgeschlossen. Der vom Eröffnungstage an giltige Fahrplan ist aus den Fahrplanplakaten zu ersehen.

Böhler-Stahl

anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge und alle Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung.

Gebr. Böhler & Co. Aktiengesellschaft

Wien, I. Elisabethstraße 12—14

Niederlagen: 470

PRAG, Počic 11a. BUDAPEST, VI. Andrássy-út 41.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467,000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 152,000.000, Übernahme der Jahresgebarung K 3,700.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1,320.000, Kautions bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 2,200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen gestehen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 411

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis September am 1. und 15. jedes Monates, von Oktober bis März jeden Montag.

Mit 1. Jänner 1906 begann das I. Quartal des XXIX. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, ferner von berufenen Fachmännern, Besonders Bedeutsames wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Stationen, Bahnlinien sind die technische Rundschau, worin die neuesten eisenbahntechnischen Nachrichten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftlichen Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bestrebungen der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung **unentgeltlich.**

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und bietet inklusive Zustellung per Post

Für Österreich-Ungarn:	Für das Deutsche Reich:	Für das übrige Ausland:
ganzjährig Kronen 10.—	ganzjährig . . Mark 12	ganzjährig . Francs 20
halbjährig . . 5.—	halbjährig . . „ 6	halbjährig . . „ 10

Die Administration. Wien, I. Zedlitzhalle 11, Mezzanin.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von **Wien** und **Prag** nach **Innsbruck**, **Zürich**, **Genf**, **Basel**, **Paris** (via Arlberg), **Mailand** (via Arlberg—St. Gotthard) und **München** (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	◇	☺	▲		◇	☺	▲
Wien Whbf. . ab	1000	9600	1010	Paris . . . ab	.	935	545
Prag-Z.P.B. . „	725	.	.	Basel . . . „	.	730	605
Linz . . . . „	1153	1641	1144	Mailand . . „	930	1110	1200
Salzburg . . „	223	1	655	Genf . . . . „	.	1025	1340
Bad Gastein . an	722	1620	955	Zürich . . . „	1648	1038	822
München . . „	752	1600	1040	Meran . . . „	713	1106	958
Innsbruck . . „	1002	705	1248	Innsbruck . „	253	620	715
Meran . . . „	1237	1	1536	Bad Gastein . „	1500	.	1010
Zürich . . . „	819	210	1032	München . . „	405	11010	830
Genf . . . . „	1105	1555	610	Salzburg . . an	902	1245	1355
Mailand . . „	910	1615	600	Linz . . . . „	1	1	1
Basel . . . . „	910	410	1106	Prag-Z.P.B. . „	535	.	922
Paris . . . . „	545	1115	740	Wien Whbf. . „	600	1555	735

§ Wien Whbf. ab 830 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur in November und April. † Über Winterthur—St. Margrethen.
‖ Vom 15. März 1906 ab 1213 nachm. j Wien Whbf. an 720 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—München, Wien—Zürich—Basel (—Calais) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

☺ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest)—Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Buchs (Rheintal); **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und von Venzel nach Paris; Schlafwagen I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Ärztliche Einrichtungen, Elementenbau.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Unterwasserkabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefstraße 9. Budapest, Innsbruck, Burggraben 21. Lemberg, Halicka 21 etc. | WIEN I. Graben, Palais Equitable Zentrale, Städt. Niederlage

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 451

„Österreichisches Kursbuch"

früher „Der Konduktenr"

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.—, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VII/1 Andreasgasse Nr. 17. 667

Lichtpausen

aller Art, schön, rasch und billigster wie überall bei 143

G. A. OESTERREICHER

Wien, VIII. Lerchenfelderstraße 48

— Telephon 18:81. — Lieferant mehrerer Eisenbahn-Direktionen.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanegasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichonstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Boßing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen. 814

Dynamomaschinen • • • • Elektromotoren •

Schaltapparate Zähler

Installationsmaterial. • • • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Hölzerne

Eisenbahnschwellen

jeder Type liefert 501

Sigmund Siebenschein, Wien, IX.

Telephon 13 156 Borschkegasse 4. Telephon 13 156.

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.

HAMBURG 10

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER MODERNSTER CONSTRUCTION INSPECTIONS-u. TRANSPORT-DRAISINEN FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONS DIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.

TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF. CODES: A.B.C. 5.TE. X.YZ. LIEBER'S CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutwerke** für **Eisenbahnen Telegraphenbatterien** und **Leitungsmaterial, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsverpfändung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden die einmaligen Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 510

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Porzonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österrr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Fischerstiege 11.
Telephon Nr. 385.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates
von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 2. Wien, den 8. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist 803

YDROCHROMIN

schon streichfertig und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jeden festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

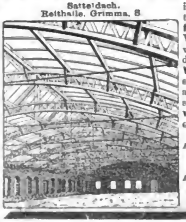
1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 6 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.
Agenten: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—19.

Dachkonstruktionen in Holz

Satteldach.
Reithalle. Grimma. S.



in fast allen Kulturstaaten patentiert in Satiel- oder Bogenform für jede Eindeckung. Von Behörden und Architekten vielfach angewendet zur Überdachung von Reithallen, Sälen, Werkstätten, Schuppen etc., sind wesentlich billiger als alle anderen Holz- und Eisenkonstruktionen und für Spannweiten bis 40 m ausführbar.
Gefl. Anfragen erbeten! 443
Kostenanschläge gratis.
Alleiniger Vertreter für Österreich-Ungarn:
OSKAR SALB
Architekt und kons. Bautechnikerin
Wien, VI/2 Mittelgasse 37
Breitner des Ausführungsrechtes.

Georg Zugmayer & Söhne
Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10
erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:
Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer
Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 530

Präzisions-Uhren sowie alle anderen ordinären Systeme. gratis
Gänzlich, Bedarfes Schaffenen u. s. w.
Jede Uhr ist mit Fabriksattest und ¼jähriger Garantie versehen.
Hunderte Anerkennungsschreiben!
Erste Brillant- und Diamantringe von fl. 8 bis 500.
Erste Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in neuen großer Auswahl, sowie reichhaltigen Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen
preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Anderzahlungen-Ratenzahlungen.
Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier
gegründet 1880. WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 9.

Bester Dampfkesselschutz!
! Antiferugin-Kesselfarbe !
Innenanstrich! Nicht rostfarbig! Nicht gesundheitsschädlich!
Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt daselbe korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.
Feinste Referenzen!
Leuchtag & Seidenstein
Wien, III/4. 494

Leopolder & Sohn
Wien, III./1. Erdbergstrasse 52.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Central-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmaterialie, Wassermesser eigenem Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge kostenfrei ausgearbeitet.

Josefsthaler Gummi- u. Asbestwarenfabrik
Kommanditgesellschaft
MOOR & Co.
WIEN, IX.
Liechtensteinstraße 53.
• Export nach allen Staaten! •

Original-Dichtungsplatte
„MOORIT"
Prämiiert bei der Allgemeinen Deutschen Ausstellung Aussig 1903.
Staatspreis bei der Spiritus-Ausstellung Wien 1904.
Echt nur mit registrierter Schutzmarke und durchlaufendem Wulsendruck.
Anerkannt Original-Dichtungsplatte für hohe Dampfspannungen heute und überhitzten Dampf.
Referenzen und Anerkennungsschreiben allererster Werke.
Prospekte und Muster auf Verlangen gratis und franko. 505

Digitized by Google

Den Mitgliedern des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

bestens empfohlene Firmen:

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476

Reservefond d. Anst.: K 3.945.414, Ges.-Versicherungssumme K 2 280,781.893.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 460

Lacke, Farben- und Ölfarbenmühlen **BECK, KOLLER & Co.** WIEN I. Schellinggasse 16. 447

Gegründet 1836.

Uniformen u. -Sorten für Bahnbeamte und Diener

empfiehlt zu billigsten Preisen

Neu! Pluvius-Sommerkappe, so Gramm Gewicht, wasserdicht imprägniert, Formbehend, beginn Dienstkappe, wasserdicht, waschbar. Preiskataloge gratis und franko. 469

Josef Zimbler WIEN, VII/2 Burggasse 33.

JOSEF SCHATZ, Gravier- u. technan. Anstalt, Kautschukstempelfabrik-Erzeugung. WIEN, XVII/8. Rötzergasse 44. 479

Specialität für Stationsumsetzung mit Kompostteuren, Normalbuchstempel, Nummerateuren, Amtssiegeln, Staatspressen, Brennstempeln.

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heu- und Kühlwagen, Eisterneswagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen. Errichtung von Reservoire (Tanks) und Rohrleitungen (price lines) für Petroleum. 446

Fr. Křižík, Elektrotechnische Fabrik, Prag-Karolinenthal, Königsstr. 131, Telephon 1280. Filiale: Wien, VIII/2 Lindengasse 54, Telephon 1206. Bau Zentralstationen für elektr. Beleuchtung, elektr. Straßen- u. Vollbahnen (nach eigenem System) mit Oberleitung od. Stromzuführung im Niveau. Kraftübertragung für Fabriken etc. Erzeugt Gleichstrom- u. Wechselstrom-Generatoren u. Motoren m. höchst. Leistungsfaktor, Bogenlampen eig. Pat., Meß-, Kontroll- u. Blockapp. etc. Ing. Lenarčič. 461

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Bitbographen.

Technischer Diamanten

f. Bohrmaschinen, zum Drehen u. Graviren von Bergkristallen, Achaten, Porcellan- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549

L. Buschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 18, II/1. 493

Preisl. o. Gewicht. gratis u. franko.

Felix Blažíček

Wien, V. Straußengasse 17.

FABRIK für 510

Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.

Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decopierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen

---

Firma gegründet 1851.

PAGET, MOELLER & HARDY.

J. George Hardy

Arthur Baumann

Patentanwälte

Wien, I., Riemergasse 13.

Telephon Nr. 5209 — Telegramm-Adresse: **Pagetmeler.**

497

K. k. priv. Chocolade- u. Canditen-Fabrik

JOH. KLUGE & Co.

PRAG-SMICHOW.

○ Niederlagen: PRAG, Ryburnergasse 22. WIEN, Sirobigasse 1.

Cernitzer Stahl- u. Eisenwerke von Schoeller & Co.

Zentral-Bureau: WIEN, I. Wildpretmarkt 10. Fabrik: TARNITZ a. d. Sázáva, N.-Ö.

Tiegelguß-Werkzeugstahl

Schoeller-Stahl

Molybdän-Stähle für ganz außergewöhnlich schnellhaltige Werkzeuge zum forcierten Betrieb, Schnellbetrieb, Dauerbetrieb, sowie für Präzisionsarbeiten werden in den Qualitäten:

Schoeller-Pluto ***Schoeller-Helios***

Schoeller-Apollo

erzeugt und können sowohl in Stangen als in fertigen Messern bezogen werden.

Schoeller-Chrom (extra hochhart), **Schoeller-Wolfram** (hochhart), **Schoeller-Mangan** (sehr hart), **Schoeller-Superior** (hart, zähhart und zäh), **Schoeller-Extra** (hart, zähhart u. zäh), **Schoeller Prime** (hart, zähhart und zäh). 470

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 551

Lichtpause u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

□ □ □

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei ärmer Witterung, dringende Arbeiten bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größte Format 2000 : 1500 mm

□ □ □

Alle Gattungen Lichtpausepapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. — Autjustierung der Pläne. 516

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842.

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art. **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Geblase, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 2. Wien, den 8. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Der Bau des Simplontunnels und dessen Bedeutung. (Fortsetzung) Finanzielle und statistische Übersichten über die Gebarungsergebnisse von Eisenbahnbetriebs-Krankenkassen für das Jahr 1904. — Chronik: Eisenbahn-Ball. Vereinfachung der Verkehrsteilungsgrundsätze. Eisenbahntruppen. Schweizerische Drahtseilbahnen. Eine Bernina-bahn. — Literatur: Niederösterreichischer Amtskalender 1906. Handbuch der Volkswirtschaftslehre. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung vom 19. Dezember 1905. Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Dezember 1906. Neue Begünstigung. Änderung einer Begünstigung. Richtigstellung einer Begünstigung. Aufgehobene Begünstigung.

Clubversammlung: Dienstag, den 9. Jänner 1906, $^1/_2$7 Uhr abends. Herr Anton Frohs (in Firma Stefan von Götz & Söhne): Vorführung technischer Neuheiten auf dem Gebiete des Oberbaues und des Verkehrswesens.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Der Bau des Simplontunnels und dessen Bedeutung.

Von Ingenieur C. J. Wagner, k. k. Regierungsrat.

(Fortsetzung.)

2. Das Niveau des unterirdischen Wassers vor dem Aufschluß durch den Tunnel erhob sich zirka 650 *m* über der Tunnelsohle.

Die Wässer flossen, sei es gemengt, sei es unabhängig, in den unterirdischen Kanälen.

Ihre Zirkulation ist der Grund, daß der Felsen im Tunnel in der Nähe der wasserreichen Zone kälter ist.

3. Die Zirkulation des Wassers als Thermosiphon war eben durch diese Wärmeentnahme hervorgerufen. Die Tunnelherstellung hat eine völlige Veränderung herbeigeführt. Die verschiedenen Wässer wurden getrennt und Wässer einer Zone von 3 *km* gegen Nordost und 7 *km* gegen Südwest der Tunnelachse wurden herbeigezogen.

Es wurde nicht allein das unmittelbare, angrenzende Wasser abgeleitet, sondern das Wasser den vielen, über eine große Fläche verteilten Quellen entzogen.

4. Durch diesen Zulauf kalten Wassers trat eine raschere Gesteinsabkühlung ein, die sich umso fühlbarer

Fig. 5. Warme Quelle Nr. 9, am 3. April 1903.

Fig. 6. Stollen II, Quelle 36, am 11. Mai 1903.

Digitized by Google

machte, je mehr man sich dem Km. 4·400 näherte, wo die kalten, großen Quellen eindrangen.

5. Die Ergiebigkeit dieser wasserreichen Zone ist zirka 1000 Sek./*l* und kann nicht aus dem zugehörigen Niederschlagsgebiete abgeleitet werden, dessen Oberfläche 10 bis 11 km^2 beträgt und bloß 50 bis 60% dieser Wassermenge liefern könnte. Der Rest rührt teils von der Cairasca, teils von unsichtbaren Quellen her, welche unter den Schutthalden und Moränen des Nembrotales fließen und früher dem Nembro zuströmten oder das Quellgebiet von Gebbro speisten.

6. Es muß eine enge Beziehung bestehen zwischen dem Wasser der letzten Quellengruppe und der Cairasca einerseits und der in den Tunnel eindringenden Wässer anderseits.

Das Oberflächenwasser der Torrente Cairasca mischt sich beständig mit dem unterirdischen Wasser vom Gebbro, ebenso auch mit dem Tunnelwasser, ausgenommen, wenn der Torrente Cairasca sehr niedrigen Wasserstand hat.

7. Die sichtbare Ergiebigkeit der Gebbroquellen ist bloß ungefähr die Hälfte der aus dem Bereiche dieser Quellen normal der Cairasca zufließenden gipsigen Wassermengen. Letztere entziehen dem Gebirge jährlich mehr als 12.000 $t = 4000\ m^3$ Kalksulfate; die in den Tunnel eindringenden Wässer mehr als 30.000 $t = 10.000\ m^3$ jährlich.

8. Auf Grund der mehr als 18 Monate beobachteten Volnmenvariationen auf Grund der thermischen Erscheinungen und der Färbungsversuche, welche die Leichtigkeit des Eindringens des Wildstrombwassers in die Quellgebiete erwiesen haben, kann man heute schließen, daß sich die Ergiebigkeit der wasserreichen Zone, namentlich der großen, kalten Quellen, nicht mehr bedeutend ändern wird. Es werden daher Schwankungen zwischen 700 und 1150 Sek./*l* vorkommen.

Die Unterschiede zwischen dem Maximum und Minimum können durch die Erweiterung der Eintrittswege vergrößert werden; ebenso können Verlegungen dieser Kanäle durch Setzungen und Einstürze im Innern des Gebirges ausgleichend auf die Ergiebigkeit wirken.

9. Die großen Quellen der Wasserzone nächst Km. 4·400 haben nicht den Charakter der Schlensenquellen. Deren Wasser zirkulierte im Tunnelniveau vor ihrem Anstiche bloß vermöge der Erwärmung in den unteren Lagen durch die Gesteinswärme. Während die Ergiebigkeit der Schleusenquellen mehr oder weniger direkt von den atmosphärischen Niederschlägen beeinflußt wird, zeigen die in den Tunnel dringenden Wässer bloß eine einzige Jahresvariation, deren Maximun in den Juli, zur Zeit der Schneeschmelze, und deren Minimum in den April fällt. Dieses Anwachsen dürfte ans einem Steigen des Niveans der unterirdischen Gewässer in den während des Niederwassers entleerten Kanälen herrühren; es ist somit das Resultat der Zunahme der Speisung.

Auf der Nordseite waren bis Km. 7·300 die auftretenden Quellen von geringerer Stärke und enthielten nahezu keinen Kalk, obgleich sie bei Km. 7·216 schon eine Temperatur von 51·8° aufwiesen. Die Härte betrug daselbst 0·5 bis 1°. In Km. 7·300 zeigten sich schon schwache Infiltrationen, welche ans gipsigem Wasser bestehen. Die Härte ist 96° mit mehr als 2 *g* festen Rückständen pro Liter.

Von Km. 8·400 an setzten die Quellen Ausschwitzungen von seidig glänzenden, gefleckten Schiefern und salzige Effloreszenzen an den Wänden ab; der Geschmack derselben war salzig und es zeigte deren große Härte einen starken Gipsgehalt an.

Interessant ist speziell die Quelle in Km. 8·849; dieselbe ergab:

Gesamthärte 152°, bleibende Härte 146°, feste Bestandteile im Liter bei 150° 4·378, calciniert 4·199 *g*, 2 *g* sind Kalksulfate, der Rest Alkali- und Magnesiasulfate.

Infolge der später eingetretenen, ziemlich horizontalen Schichtung der kristallinischen Schiefer, die wenig durchlässig sind, durchfuhr man lange Strecken, ohne selbst eine feuchte Stelle zu treffen. Die später vorwiegend kalkige Zusammensetzung der durchfahrenen Gesteine und deren Spaltung und Löslichkeit ließen Einbrüche von Wasser befürchten.

Bei Km. 10·063 begegnete man auch einer warmen Quelle von 20 Sek./*l*, wodurch die maschinelle Bohrung unterbrochen wurde. Am 21. November 1903 traf man abermals eine warme Quelle von 50 Sek./*l*, welche an der rechten oberen Seite des Stollens austrat. Infolgedessen mußten die Arbeiten im Stollen neuerdings eingestellt werden.

Die Beschaffenheit dieser beiden Quellen ist aus folgender Tabelle zu entnehmen:

Km	Temperatur	Härte	Ergiebigkeit Sek./*l*
10·063	48·5—49 °C	166	20
10·144	48 —49 °C	166	50

Man legte neue Leitungen zur Ableitung des Wassers, montierte 6 Turbinen mit Zentrifugalpumpen und errichtete im Parallelstollen in Km. 10·122, im Sohlenstollen in Km. 10·129 Sicherheitstore, um bei einem erneuerten Wassereinbruche die Stollen absperren und das Wasser rückhalten zu können.

Die Stollenarbeiten selbst konnten erst am 20. März 1904 wieder aufgenommen werden.

Um an Gefälle zu gewinnen, ließ man ab Km. 10·144 den Stollen, welcher bereits im Gegengefälle lag, mit 1% ansteigen.

Am 18. Mai desselben Jahres traf man in Km. 10·376 abermals eine warme Quelle von 35 Sek./*l* Mächtigkeit an.

Nachdem die vorhandenen Pumpeneinrichtungen, respektive die vorhandenen Kräfte nicht mehr ausreichten, um die im Gegengefälle sich angesammelten Wässer zu beseitigen, schloß man die Sicherheitstore und gab den Vortrieb des Sohlenstollens von der Nordseite aus definitiv auf.

Digitized by Google

Hinter diesen Toren staute sich das Wasser und wurde in einer hölzernen Rohrleitung durch den eigenen Druck rückwärts über den Kulminationspunkt geführt.

Durch diese warmen Quellen erhöhte sich die Temperatur wesentlich auch an den übrigen Arbeitsstellen, da zirka 90 Sek.// warmen Wassers durch den Tunnel flossen, welche der abgekühlten Luft wieder ungefähr 1350 Kalorien in der Sekunde zuführten.

Im August 1904 traten auch auf der Südseite neue Schwierigkeiten auf. Das Gestein begann sehr brüchig zu werden, so daß man zumeist sofort einen Holzeinbau einbringen mußte. Am 6. September um 10 Uhr vormittags erschloß man vor Ort, 9110 *m* vom Südportal, eine starke Quelle, welche bedeutende Firstverbrüche verursachte. Zu Beginn des Monats Oktober konnte eine direkte Messung dieser Quelle vorgenommen werden und wurde eine Menge von 61 Sek.// konstatiert. Dieser Wasserzufluß zeigte eine Temperatur von 45·4° C, während die Temperatur des Gesteins bloß 42·5° C betrug. Infolge dieses Wassereinbruches mußte der Vortrieb des Stollens neuerdings eingestellt werden, da die Fortsetzung der Arbeiten ohne künstliche Kühlung der Luft unmöglich war. Für die Luftabkühlung wurde sofort eine Leitung auf 4520 *m* von Km. 4·380 bis 8·900 vorgelegt und zwischen Km. 9·084 und 9·100 in der Nähe der Angriffsstelle vor Ort ein Querschlag ausgeführt, um die warmen Wässer nach dem Stollen II abzuleiten und dadurch den Einfluß derselben auf die Arbeiten im Tunnel I zu beseitigen.

Am 1. Jänner 1905 begegnete man vor Ort neuerdings einigen warmen Quellen, durch welche die mechanische Bohrung unterbrochen wurde. Um die warmen Wässer rasch nach den Parallelstollen ableiten zu können, forcierte man den Querstollen zwischen Km. 9·111 und 9·134 und setzte die Ventilationsleitung bis vor Ort fort.

Am 6. Jänner war der Querstollen durchbrochen und es wurde am selben Tage die mechanische Bohrung wieder aufgenommen und bis zum 24. Februar 1905 fortgesetzt, an welchem Tage um 7 Uhr 20 Min. früh der Durchbruch des Sohlenstollens erfolgte.

Mit dem Durchbruch des Sohlenstollens war der wichtigste Teil des Werkes beendet. Es waren für diese Arbeit im Durchschnitt 2392 Tage notwendig, was einem täglichen Fortschritte von 8·25 *m* entspricht.

An der Nordseite wurde am 1. August 1898 mit dem Richtstollen begonnen und mit Handbohrung ein täglicher Fortschritt von 1·94 *m* erzielt und in der Fortsetzung im Sohlenstollen 1·27 *m*. Am 22. November konnte mit der maschinellen Bohrung begonnen werden und man erzielte mit der provisorischen Installation einen Tagesfortschritt von 3·7 *m*.

An der Südseite begann man mit dem Sohlenstollen am 16. August und erzielte im Richtstollen mit Handbohrung und Pulver als Sprengmittel pro Tag einen Fortschritt von 0·48 *m*.

Die weiteren durchschnittlichen Tagesfortschritte der Sohlenstollen sind aus folgender Tabelle zu entnehmen.

Jahr	Nordseite: Durchschnittlich täglicher Fortschritt pro Quartal Meter				pro Jahr	Südseite: Durchschnittlich täglicher Fortschritt pro Quartal Meter				pro Jahr
	I	II	III	IV	*m*	I	II	III	IV	*m*
1898	5·28	5·38	5·91	5·03	5·4	Handbohrung 0·6 mit Pulver 1·2 mit Dynamit	6·5	5·0	4·8	4·2
1900	5·2	5·3	5·4	4·2	4·93	4·7	4·4	4·2	4·4	4·33
1901	6·0	5·6	6·0	6·7	6·1	5·1	4·1	4·6	0·33*)	3·51
1902	6·1	6·0	5·2	5·4	5·8	0·16*)	3·8	5·3	5·5	3·9
1903	5·1	5·5	5·8	2·1*)	4·6	5·2	4·8	5·6	5·3	5·2
1904	0·3*)	2·2*)	—	—	0·6	4·8	6·0	4·6	0·58*)	4·0
1905	—	—	—	—	—	3·5	am 24. Februar erfolgte der Stollendurchbruch			

*) In diesem Quartale erfolgten größere Wassereinbrüche. — Der Stollenquerschnitt betrug im Minimum 5·2 m², im Maximum 6·4 m².

Der weitere Vortrieb des Sohlenstollens konnte erst Mitte Dezember mit Hand und am 20. maschinell wieder in Angriff genommen werden.

Infolge der schwierigen Arbeitsverhältnisse wurde vom 3. bis 20. Oktober in sechs vierstündigen Schichten und vom 21. bis 30. November in vier sechsstündigen Schichten gearbeitet. Um die Arbeiter vor dem heißen Wasser zu schützen, wurden seitwärts Bretter vorgelegt, an dem First ein förmliches Blechdach hergestellt und durch Zerstäuben kalten Wassers eine halbwegs erträgliche Temperatur geschaffen. In diesem Quartal mußte auch auf längere Strecken die bestehende Stollenbölzung ausgewechselt und in freien Strecken eine Bölzung eingebaut werden.

Hieraus ergibt sich als durchschnittliche Maximalleistung für ein Quartal pro Tag und Ort 6·7 *m* Stollenfortschritt, und für ein Jahr 6·1 *m*. Die geringeren Fortschritte an der Südseite hängen mit der großen Härte des Antigoriogneis zusammen.

Der Durchbruch des Sohlenstollens vollzog sich wie folgt:

Am 22. Februar wurde vor Ort bei Km. 9·348 ein Wasserzufluß an der Stollensohle beobachtet. Dieser Wasserauftrieb schien anzudeuten, daß der Ort des Sohlenstollens der Nordseite sich nicht mehr weit befinden könne. Um das Volumen der an der Nordseite hinter den Sicherheitstoren aufgespeicherten Wässer zu verringern, wurde daselbst seit einigen Tagen eine energische Aus-

Digitized by Google

pumpung der Wässer vorgenommen. Gleichzeitig wurden an der Südseite Vorkehrungen getroffen, um das Wasser durch den Parallelstollen abzuleiten, in dem an den Querschlägen in Km. 8·900, 9.100 und 9·160 provisorische Wehre zur Aufstellung gelangten. Nach dem Zusammentreffen der beiden Sohlenstollen ergoß sich das Wasser in Strömen nach der Südseite ohne jeden weiteren Schaden zu verursachen.

Nach der später erfolgten genauen Vermessung der Richtung, Höhenlage und Länge der Stollen, ergab sich eine Differenz der beiden Achsen horizontal gemessen von 202 *mm*, vertikal gemessen von 87 *mm*, und eine Kürzung der Länge von 79 *cm*. Daher kam es, daß bei der Bohrung der Durchbruch vorzeitig erfolgte und nur Ingenieur Herr Bacilieri demselben beiwohnte. Die übrigen Ingenieure, welche sich in Iselle befanden und an dem letzten Akte des Durchbruches des Sohlenstollens teilnehmen wollten, wurden weiters noch durch eine Entgleisung bei der Einfahrt in den Tunnel zurückgehalten und konnten erst gegen 9 Uhr vormittag einfahren.

Die Resultate der Vermessung der Tunneltrasse können bei der bedeutenden Länge des Sohlenstollens von 19.729 *m* und nun richtig gestellten Tunnellänge von 19.755·52 *m*, als außerordentlich günstige bezeichnet werden.

Die Öffnung, die bei dem Durchbruche geschaffen wurde, war 2·6 *m* lang, 0·8 *m* weit und es war die Sohle des nördlichen Stollens in der Deckenhöhe des Südstollens aufgefahren, da, wie schon früher bemerkt wurde, wegen des Abflusses der Wässer, der Nordstollen bei den letzten Wassereinbrüchen in eine Gegensteigung von 1‰ gelegt wurde.

Beim Verlassen der Durchbruchstelle durch die Gäste kamen bedauerlicherweise zwei Unglücksfälle vor. Der kommerzielle Agent Herr Grassi ist einem Schlaganfall erlegen und der Inspektor der italienischen Regierung Herr Bianco fiel in Ohnmacht und mußte in das Spital transportiert werden, wo er am 26. Februar morgens zwar wieder das Bewußtsein erlangte, aber am selben Tage um halb 10 Uhr abends verschied.

Die Ärzte führten diese bedauerlichen Unglücksfälle auf die Einwirkung tödlicher Gase zurück.

Bis Ende März wurde die mechanische Bohrung behufs Senkung der Stollensohle zwischen Km. 9·354 – 9·450 auf das normale Niveau fortgesetzt und nach Öffnung der Sicherheitstüren eine neue Trennungstür bei Km. 9·350 aufgestellt.

Nach Durchführung dieser Arbeiten und Legung des Rollbahngeleises im richtigen Niveau wurde die Durchschlagsfeier am 2. April 1905 festlich begangen.

Das Programm für die Festlichkeiten war folgendes:

Sowohl von Domodossola als auch von Lansanne verkehrten am 2. April Früh Separatzüge nach Iselle, resp. Brig, von wo nach Einnahme eines kalten Frühstückes in den Tunnel um 10 Uhr 50 Min., resp. 11 Uhr 10 Min. eingefahren wurde, so daß beide Züge um 11 Uhr 55 Min. vor der eisernen Türe anlangten. Die Fahrt in den Tunnel gestaltete sich von der Nordseite aus, wo sehr kräftig ventiliert und die Luft durch viele Wasserzerstänber gekühlt wurde, sehr günstig, denn erst in Km. 4·000 verspürte man die höhere Gesteinstemperatur, welche bis zum Eisentor auf 32° C stieg.

(Fortsetzung folgt.)

Finanzielle und statistische Übersichten über die Gebarungsergebnisse von Eisenbahnbetriebs-Krankenkassen*) für das Jahr 1904.

Von **Max Stein.**

I.

Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Verwaltung dieser Wohlfahrtsanstalt weist bei wachsenden Leistungen und steter Fürsorge für die Kassenmitglieder in den letzten Jahren, d. i. seit ihrer durch die Mittel der Gesellschaft bewirkten Sanierung, recht günstige Gebarungsresultate auf.

Die laufenden Einnahmen (Beiträge und sonstige) betragen	K	617.648·93
Die laufenden Angaben	„	523.201·65
der Gebarungsüberschuß daher .	K	94.447·28
Hiezu kommen noch für Zinseneingänge . . . . . K 22.423·85		
abzüglich des Minderwertes der Effekten im Betrage von K 4.937·30	K	17.486·55
was einen Gesamtüberschuß von	K	111.933·83
ergibt.		
Der Reservefonds betrug Ende 1903 .	„	521.360·50
erreichte demnach durch den eben berechneten Vermögenszuwachs von 18·13% der Jahresbeiträge Ende 1904	K	633.294·33

Die in den Angaben enthaltenen Regiekosten und sonstigen Auslagen, also die Verwaltungskosten beliefen sich im ganzen auf K 1617·26.

Von den im Rechnungsabschlusse ausgewiesenen Zahlungen entfielen auf Leistungen über das gesetzliche Mindestmaß, d. i. auf die „Mehrleistungen"

a) für Angehörige (der Bahnwächter) .	K	7.847·01	
b) „ Mitglieder	„	91.581·17	
zusammen .	K	99.428·18	

das sind 18·83% der Gesamtausgaben mit einer Steigerung von 14·77% gegen das Vorjahr (1903).

Diese Mehrleistungen beziehen sich auf 358 Krankheitsfälle (über die 90. Woche hinaus bis zum Ablauf der 30., bezw. 40. und 52. Woche), das sind 1·8% aller Krankheitsfälle mit 53.702 Krankheitstagen, das sind 13·84% aller Krankheitstage. Auf 1 Krankheitsfall kamen Mehrleistungskosten von K 277·73, auf 1 Krankheitstag K 1·85.

Die durchschnittliche Zahl der Kassenmitglieder betrug 25.322, deren höchster Stand im Juni 26.538, deren niedrigster im Jänner 23.050; die Anzahl der geleisteten Arbeitstage 7,697.763, das sind 304 durchschnittlich für jedes Mitglied.

*) In dieser Rubrik veröffentlichen wir abermals in der Reihenfolge des Eintaufes die Gebarungsergebnisse nebst etwaigen bemerkenswerten Vorkommnissen bei diesen für die Eisenbahnen so wichtigen Wohlfahrtseinrichtungen.

Digitized by Google

Von den Mitgliedern waren 12.157, das sind 48% aller, krank und dienstunfähig und zwar im ganzen in 19.943 Krankheitsfällen mit 387.990 Krankheitstagen.

Krankengeld wurde jedoch nur in 10.414 Krankheitsfällen für 246.286 Krankentage bezahlt.

Das Erkrankungsprozent (Fälle auf 100 versicherte Mitglieder ohne Entbindungen) erreichte 78·8%, das Entbindungsprozent . . . . . 1·3%

die Morbilitätsziffer (auf 1 versichertes Mitglied entfielen Krankheitstage einschließlich der Entbindungen) . . . . . 15·32

die durchschnittliche Daner eines Krankheitsfalles (ohne Entbindungen) in Tagen . 19·45

Zahl der Todesfälle mit Beiträgen zu den Beerdigungskosten 252 = 0·995% (Mortalitätsprozent).

Auf je 100 dienstunfähige (kranke) Mitglieder kamen etwas mehr als 2 Todesfälle.

Auf 1 Todesfall an Beerdigungskosten durchschnittlich	K	74.—
Auf 1 versichertes Mitglied an Mitgliedsbeiträgen	„	16.26
an gezahltem Krankengeld	„	12.35
„ ärztl. u. Heilmittelkosten	„	6·23
an Gesamteinnahmen . .	K	25.29
„ Gesamtausgaben . .	„	20.86
an Reservefondsquote . .	K	25.01

Den bahnärztlichen Dienst besorgten auf den 1473 *km* betragenden Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 96 Bahnärzte (hievon 1 Sanitätskonsulent), von diesen 11 nur in ihrem Wohnorte.

Auf einen bahnärztlichen Bezirk entfielen durchschnittlich 15·34 *km* mit 263 Kassenmitgliedern nebst 44 Angehörigen (Bahnwächterfranen und -Kindern), zusammen 307 Personen.

II.

Krankenkasse für die Bediensteten der k. k. priv. österr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Die finanziellen Gebarungsergebnisse dieser Anstalt können bezüglich des Berichtsjahres 1904 gerade nicht als besonders günstige bezeichnet werden, da die Zunahme des Reservefonds auf den Betrag von K 29.879·71 gegenüber der Thesaurierung in der Höhe von K 38.413·01 des Jahres 1903 herabsank.

Die Mehrleistungen der Krankenkasse sind jedoch, insbesondere an Krankengeldern, ferner zugunsten der Familienangehörigen der Kassenmitglieder, der Ermöglichung von Badekuren, der Gewährung von Bargeldunterstützungen u. s. w., als sehr beträchtliche hervorzuheben.

Die laufenden Einnahmen (Beiträge und Strafgelder) erreichten die Höhe von . .	K	366.430·50
Die laufenden Ausgaben	„	360,761·46
der Gebarungsüberschuß daher nur .	K	5.669·04
Hiezu kommen noch für Zinsen K 26.717·61 abzüglich der Kurswertverminderung der Effekten samt der Inventarabschreibung . „ 2.506·94	„	24.210·67
was einen Gesamtüberschuß von	K	29.879·71
ergibt (= 8·2% der gesetzmäßigen Beiträge zur Krankenkasse).		
Der Reservefond betrug Ende 1903 . . .	K	675.304·41
stieg demnach durch den Vermögenszuwachs Ende 1904 auf die Summe von . . .	K	705.184·12
Die in den Ausgaben enthaltenen Verwaltungskosten beziffern sich auf den für eine Betriebskrankenkasse beträchtlichen Betrag von	K	6.382·23

Von den im Rechnungsabschluß ausgewiesenen Zahlungen entfallen auf Leistungen über das gesetzliche Mindestmaß, das ist auf die stattmengemäßen „Mehrleistungen“

a) für Mitglieder:

1. an Krankengeldern über die 20. Woche hinaus	K	25.415·21
2. an Krankengeldern über 60% (und zwar bis 66%)	„	11.077·80
3. an Krankengeldern während der Spitalspflege über 30% (bis 66%)	K	893·43
Mehranfwand an Krankengeldern zusammen	„	37.386·44
4. an Beiträgen zu Beerdigungskosten	„	4.710·57
5. „ „ „ Kurkosten in Karlsbad, Franzensbad, Teplitz i. B., Pistyan, Bohdanetsch u. s. w. (bis zu K 120, für 193 Mitglieder)	„	19.406·51
6. an Barunterstützungen (bis zu K 100, in 315 Fällen)	„	10.920·—
also für Mitglieder selbst im ganzen	K	72.423·52

b) für Angehörige der Mitglieder:

1. an Kosten der freien ärztlichen Behandlung .	K	36 540·77
2. an Kosten für Heilmittel u. dgl.	„	45.338·10
3. an Kosten für Spitalsverpflegung	„	3.715·80
4. an Kurkosten in den erwähnten Badeorten (für 53 Angehörige) . . .	„	4.492·07
5. an Kosten der Ferienkolonie (vierwöchentlicher Aufenthalt von 90 Kindern in Falgendorf) . . .	„	5.136·33
6. an Kosten der Weihnachtsbescherung	„	300·—
7. an Kosten der Krankenwärterinnen	„	2.522·44
	K	98.045·51

Demnach für die Mitglieder und deren Familienangehörigen zusammen . K 170.469·03 das sind 47·2% der Gesamtausgaben.

Die für Krnkosten ausgewiesenen Beträge wurden bei der Revision am 14. April 1905 noch besonders (postenweise) geprüft und dabei festgestellt, daß der zu Kurzwecken bewilligte Kredit von K 21.874·58, ebenso wie der für die Barunterstützungen bestimmungsgemäß verwendet wurde.

Bezüglich der statistischen Daten müssen wir abermals bemerken, daß der dem Rechnungsabschlusse und Vermögensnachweise angeschlossene „Bericht“ nur sehr dürftige Angaben enthält — denn von der Krankheitsstatistik etc. ist nirgends die Rede — so daß wir uns nur auf die Anführung folgender Zahlen beschränken müssen:

Am 1. Jänner 1904 betrug der Mitgliederstand	14.139
„ 31. Dez. 1904 „ „ „	14.137
Im Durchschnitte der 12 Monate	14.603
Anzahl der Arbeitstage	4,680.336

CHRONIK.

Eisenbahn-Ball. Der Leiter des Eisenbahnministeriums, Seine Exzellenz Geheimer Rat Ludwig Wrba hat das Präsidium des Eisenbahn-Balles, bestehend aus den Herren Karl Neblinger, Rudolf Ritter von Pischof, Adolf Janisch und Charles Ritter von Barry in Audienz empfangen und über deren Bitte das Protektorat des Montag, den 5. Februar 1906 in den Sofiensälen stattfindenden 32. Eisenbahn-Balles übernommen.

Digitized by Google

Vereinfachung der Verkehrsteilungsgrundsätze. Die Verhältnisse, welche zwischen den Eisenbahnen infolge der Leitung des Verkehres über mehrere Wege entstehen, sind mit der Zeit derartig kompliziert geworden, daß man mit vollem Rechte von einer Hypertrophie des Kartellwesens sprechen kann. Dies gilt sowohl von den Vereinbarungen, welche diese Leitung und fernerhin die Abrechnung regeln im rein formalen Sinne, als auch von den meritorischen Grundsätzen, nach welchen jede Verwaltung sich den höchstmöglichen Anteil am Verkehre sichern will.

Die Verhältnisse sind im Deutschen Reiche in den letzten Jahren soweit gediehen, daß sogar in den Volksvertretungen Rekriminationen gegen einzelne Staatsbahnverwaltungen erhoben wurden, deren Tenor dahin ging, daß durch absichtliche Umleitungen die Interessen anderer Verwaltungen schwer geschädigt wurden. Nach mannigfachen Schwankungen und Verhandlungen sind im Laufe des letzten Jahres zwischen den deutschen Verwaltungen nun neue Grundsätze über die Teilung und Leitung des Verkehres vereinbart worden, welche geeignet sind, eine neue Ära im Kartellwesen herbeizuführen. Diese Grundsätze sind so wichtig und bedeutungsvoll, daß wir sie im folgenden der Hauptsache nach wiedergeben, weil wir der Meinung sind, daß sie auch auf die Verkehre Österreichs-Ungarns mit Deutschland mannigfach einwirken werden.

Es sollen schon in einzelnen Verbänden Anträge vorliegen, diese Grundsätze womöglich auf diese direkten Verkehre auszudehnen, die allerdings unserer Meinung nach, so lange auf keinen Erfolg zu rechnen haben werden, als in Österreich Privatbahnen bestehen, deren Interessen bei solchen Grundsätzen naturgemäß nicht gewahrt werden können.

Die neuen deutschen Grundsätze sind folgende:

1. Die Leitung erfolgt im ganzen Jahre nur über einen u. zw. den wirtschaftlich leistungsfähigsten Weg, der nicht immer der kürzeste zu sein braucht. Welcher Weg als der wirtschaftlich leistungsfähigste zu gelten, und welcher — bei Vorhandensein mehrerer solcher Wege — den Verkehr zu bedienen hat, entscheiden die beteiligten Verwaltungen im gegenseitigen Einvernehmen. Alle richtungsweise oder nach Zeitabschnitten wechselnden Leitungen, ferner alle internen deutschen Gemeinschaften und Entschädigungen kommen ab 1. Juli 1905 in Wegfall, da es nur mehr einen berechtigten Weg, den Fahrweg, gibt.

2. Umwege von mehr als 20% der kürzesten Route, von Knoten zu Knoten gerechnet, gelten in den deutschen Wechselverkehren als unwirtschaftlich; sie sind daher. ab 1. Juli 1905 ohne Entschädigung zu beseitigen. Soweit also künftig nicht über den kürzesten Weg gefahren wird, ist stets diese Umwegsgrenze einzuhalten.

3. Der Auslandsverkehr wird auf deutschem Gebiete stets in gleicher Weise geleitet wie der Ortsverkehr der jeweiligen deutsch-österreichischen Grenzübergangsstation.

4. Bei Stationen mit räumlich getrennten Bahnhöfen findet keine Gleichstellung der Frachtsätze statt. Die Sätze werden vielmehr für jeden Bahnhof selbständig ermittelt, geradeso als ob es sich um verschiedene Stationen handeln würde. Bei Gemeinschaftsstationen erhält nur diejenige Verwaltung direkte Frachtsätze, deren Station den Tarif angibt.

5. Die Tarifbildung soll nicht zu einer Schädigung der am Fahrwege beteiligten Verwaltungen führen, namentlich bei Gewährung außergewöhnlicher Ermäßigungen auf einzelnen Strecken aus wirtschaftlichen Erwägungen oder zur Bekämpfung des Wasserweges.

6. Der Umkartierungsverkehr soll durch fortschreitende und ehetunlichste Ergänzung der direkten Tarife nach Möglichkeit eingeschränkt werden. Die Gewährung besonderer ausnahmsweiser Ermäßigungen soll daher möglichst nur im Wege der direkten Tarife erfolgen.

7. Der Geldausgleich zwischen den innerhalb der 20%igen Umwegsgrenze vorhandenen transportberechtigten Wegen soll durch gebietsweise Verkehrsbeteiligung so weit als möglich vermieden werden. Nur wo dies nicht möglich ist, soll ein Geldausgleich in Verbindung mit der Frachtverteilung stattfinden, indem dem ablenkenden Wege nur die möglichst niedrig zu bemessenden, über den fahrberechtigten Weg berechneten Transportkosten und der ganze Reingewinn diesem letzteren Wege zugewiesen wird.

Die Vorteile dieser 100%igen Naturalbedienung kommen allen Verwaltungen zugute, hervorzuheben sind:

1. die Erzielung eines rascheren Wagenumlaufes, die besonders zu Zeiten des großen Wagenbedarfes von größter Wichtigkeit ist;

2. die Vereinfachung der Abfertigung in den Versand- und Übergangsstationen, die Erleichterung der Zollbehandlung an der Grenze infolge der gleichmäßigen Abwicklung des Verkehres;

3. die Möglichkeit, direkte Güterkurse einzurichten, den Güterzugfahrplan rationell zu gestalten;

4. die 100%ige Leitung verbürgt eine gleichmäßige Transportdauer (nicht wie heute, indem Unterschiede bis zu 8 Tagen und selbst darüber in der Beförderungszeit über die verschiedenen Wege vorkommen);

5. es wird eine wesentliche Einschränkung der Transportkosten erreicht;

6. ergeben sich in tarifarischer Hinsicht wesentliche Vereinfachungen bei der Aufstellung der Leitungsvorschriften, der Anteilstabellen, und der heute besonders verwickelten und teuren Abrechnung. Insbesonders wird der Geldausgleich (die Kartellabrechnung) im großen Umfange ganz entbehrlich.

Eisenbahntruppen. „The Royal Engineers Journal Chatom" veröffentlichte vor kurzem eine Studie über die Organisationen der Eisenbahntruppen, um die zu schaffende geeignetste Organisationsform derselben für England und Indien festzustellen. Um hiefür eine Grundlage zu gewinnen, werden die Eisenbahnarmeen einzelner Staaten hinsichtlich ihrer Organisation besprochen. Als Zweck der Eisenbahntruppen auf dem Kontinente überhaupt wird der Betrieb bestehender, wenn auch teilweise zerstörter Bahnen im feindlichen Lande hingestellt, wobei die Verwendung einheimischen Personals wegen feindlicher Gesinnung der Bevölkerung ausgeschlossen erscheint. Deutschland besitzt eine Eisenbahnbrigade, bestehend aus drei Regimentern mit nahezu 4000 Mann. Die Zahl derselben kann im Kriege durch Heranziehung von im Staatseisenbahndienste befindlichen Reservemännern vervierfacht werden. Frankreich besitzt bloß ein einziges Eisenbahnregiment. Außerdem gibt es freiwillige Eisenbahndetachements, welche durch Anwerbung unter den dem Zivilstande angehörigen Eisenbahnbediensteten der hauptsächlichsten Linien gebildet werden. Es gibt sechs Detachements mit je 1300 Mann. Die russische Armee hat vier Eisenbahnbataillone, welche den Betrieb der transkaspischen und der zentralasiatischen Bahn versehen. Für England wäre im Falle eines Angriffes die Stellung des gesamten zivilen Eisenbahnpersonales unter militärischem Oberbefehl die geeignetste Maßregel. Überdies sei die Errichtung von drei oder vier ständigen Eisenbahnkompagnien notwendig, deren Aufgabe Herstellung und Erhaltung von Festungs- und Belagerungseisenbahnen sei. In Indien, wo unter Umständen der Schutz der Nordwestgrenze in Betracht käme und die Verteidigungslinie 400 Meilen vor oder hinter der gegenwärtigen Grenze zu errichten sei, müsse Vorsorge getroffen werden, um einen größeren Eisenbahnbau in kurzer Zeit zu bewältigen. Nachdem man mit der Verwendung einheimischer Bevölkerung beim Bau rechnen könne, sei der dem französischen Systeme zugrunde liegende Gedanke, welcher die Heranziehung des zivilen Personales im großen Maßstabe gestatte, nachahmenswert.

Digitized by Google

Schweizerische Drahtseilbahnen. Seit der Eröffnung der ersten schweizerischen Drahtseilbahn Lausanne-Ouchy, welche am 16. März 1877 dem Betriebe übergeben wurde, ist nach dem „Bund“ in der Schweiz im Durchschnitt jedes Jahr mindestens eine Drahtseilbahn gebaut worden. Mit den gegenwärtig im Bau begriffenen Seilbahnen Locarno-Madonna del Sasso im Kanton Tessin und Muottas-Muraigl im Kanton Graubünden steigt die Zahl der schweizerischen Drahtseilbahnen mit fahrplanmäßiger Personenbeförderung auf 33. Nach der Reihe ihrer Entstehung aufgezählt, verteilen sich dieselben auf 10 Kantone wie folgt:

Bern neun: Gießbach-Bahn (eröffnet 1879), Marzili-Bahn (1885), Biel-Magglingen (1887), Beatenberg-Bahn (1889), Lauterbrunnen - Grütsch (1891), Biel - Leubringen (1898), Reichenbach-Bahn (1899), Gurten-Bahn (1899), St. Immer-Sonnenberg (1902).

Waadt sechs: Lausanne-Ouchy (1877), Lausanne-Gare (1879), Territet-Glion (1883), Cossoney-Gare (1897), Lausanne-Signal (1899), Vevey-Pelerin (1900).

Tessin drei: Lugano-Bahnhof (1886), Salvatore-Bahn (1890), Locarno-Madonna del Sasso (im Bau).

Unterwalden drei: Bürgenstock-Bahn (1888), Stanserhornbahn (1893), Engelberg-Hotel-Terasse (1905).

Zürich drei: Zürichberg-Bahn (1889), Dolder-Bahn (1895), Rigiviertel-Bahn (1901).

St. Gallen drei: Ragaz-Wartenstein (1892), St. Gallen-Mühleck (1893), Rheineck-Walzenhausen (1896).

Luzern zwei: Gütsch-Bahn (1884), Kriens-Sonnenberg (1902).

Graubünden zwei: Schatzlap-Bahn (1899), Muottas-Muraigl (im Bau).

Freiburg eine: Neuve ville-St. Pierre (1899) und Neuenburg eine: Ecluse-Plan (1890).

Die 33 schweizerischen Drahtseilbahnen haben zusammen eine totale Betriebslänge von 30·039 *m*, woraus sich auf eine Bahn eine mittlere Länge von 910 *m* ergibt. Die mittlere Bahnneigung beträgt 31·64%. Die größte Länge hat die Stanserhorn-Bahn mit 3913 *m* in drei Sektionen, dann folgt die im Bau begriffene Muottas-Muraigl-Bahn mit 2201 *m*, die Neuve-ville-St. Pierre-Bahn in Freiburg hat eine Länge von 122 *m* und die kürzeste schweizerische Seilbahn ist die Marzili-Bahn in Bern mit einer Länge von 106 *m*. Die größte mittlere Neigung hat die dritte Sektion der Stanserhorn-Bahn mit 56·5%, die Lauterbrunnen-Grütsch-Bahn hat eine mittlere Neigung von 55·5% und die kleinste mittlere Neigung hat die Lausanne - Ouchy - Bahn mit 6·9%. Die größte in der Schweiz vorkommende Seilbahnneigung befindet sich in der dritten Sektion der Stanserhorn-Bahn und beträgt 62%. Die höchstgelegene von den bis jetzt im Betriebe stehenden schweizerischen Seilbahnstationen ist Schatzalp mit einer Höhe von 1864 *m* ü. d. M. Die Station Stanserhorn liegt 1848, Rheineck 404 *m* und Lugano 280 *m* ü. d. M. 13 Seilbahnen haben als Betriebssystem Wasserlast, zwei werden direkt mit Turbinen angetrieben und 18 mittels elektrischer Kraftübertragung.

Mit den 33 Seilbahnen können gleichzeitig, d. h. von Berg zu Tal oder umgekehrt, insgesamt 1220 Personen befördert werden, n. zw. 920 auf Sitzplätzen und 300 auf Stehplätzen. Den größten Wagen hat die Gurtenbahn mit 30 Sitz- und 30 Stehplätzen, der Wagen der Beatenberg-Bahn enthält 50 Sitzplätze, der Wagen der Neuve-ville-St. Pierre-Bahn hat 10 Sitz- und 10 Stehplätze und am wenigsten Raum bietet der Marzili-Bahnwagen mit 14 Sitzplätzen. Sämtliche schweizerischen Seilbahnwagen sind mit einer automatischen Sicherheitsbremse gegen Seilbruch ausgerüstet. Die 33 Seilbahnkabel haben zusammen eine Bruchfestigkeit von 1329 *t*, denen eine größte normale Seilbelastung sämtlicher Bahnen von 133 *t* gegenübersteht. Dividiert man nun die totale Bruchfestigkeit durch die totale Seilbelastung, so erhält man als mittleren Sicherheitsgrad für die schweizerischen Seilbahnkabel die Zahl 10. Es ist klar, daß bei einem so hohen Sicherheitsgrade ein Seilbruch sozusagen ausgeschlossen ist.

Der mittlere Kabeldurchmesser beträgt 28·4 *mm*. Das dickste Kabel der bis jetzt im Betriebe stehenden Bahnen hat die dritte Sektion der Stanserhorn-Bahn mit einem Durchmesser von 36 *mm*, die Territet-Glion-Bahn hat ein Kabel von 34·7 *mm* Durchmesser; die Dolder- und die Gießbach-Bahn haben Kabel von 32 *mm* Durchmesser und das dünnste Kabel hat Cossoney-Gare mit einem Durchmesser von 17 *mm*.

Die mittlere zulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt 1·64 *m* per Sekunde. Am schnellsten fahren die Wagen der Lausanne-Ouchy-Bahn mit 4 *m* per Sekunde, Lausanne-Gare hat 3 *m* mittlere zulässige Fahrgeschwindigkeit, die Dolder-Bahn 2·8, Ecluse-Plan 1·04 und die kleinste Fahrgeschwindigkeit haben die Salvatore- und die Lauterbrunnen-Grütsch-Bahn mit 1 *m* per Sekunde.

Eine Berninabahn. Von einem Schweizer Konsortium wird eine Berninabahn geplant, welche etwa im Jahre 1907 fertig gestellt sein soll. Dieselbe verbindet auf kürzestem Wege das Engadin mit dem Veltlin. Sie beginnt bei Sankt Moritz, führt über das vielbesuchte Pontresina nach dem Morteratschgletscher, bietet Gelegenheit zu einer Diavolezza-tour von den Berninahäusern aus, erreicht beim Berninahospiz eine Höhe von 2238 *m*, und gelangt — im ganzen 60 *km* lang — an verschiedenen anderen Stationen vorbei nach Tirano in Italien. Die Bahn bildet auf diese Weise ein Bindeglied zwischen der Albulabahn und dem Mailänder Anschluß; während jetzt die Frequenz der Berninaroute in den vier Sommermonaten nur 25.000 Reisende beträgt, dürfte nach Erstellung der neuen Bahn die Zahl auf 175.000 anwachsen, da sicher auch ein großer Teil des Malojaverkehrs sich hieher ziehen wird. Da die Bahn dem Touristenverkehr dienen soll, so ist eine stündliche Zugfolge geplant; außerdem sollen beim Bau Tunnels möglichst vermieden werden, so daß man von den schönen freien Wagen aus einen herrlichen Naturgenß haben wird. Der Betrieb wird elektrisch sein, der Strom wird aus dem an der Strecke gelegenen Elektrizitätswerk in Brusio entnommen werden.

LITERATUR.

Niederösterreichischer Amtskalender 1906. Preis K 4.—. Von diesem weitbekannten und wegen seiner großen Vorzüge beliebten Jahrbuche ist nun der XLI. Band erschienen. Durchaus auf authentische Quellen gestützt, ist derselbe wie alle seine Vorgänger mit den größten Gewissenhaftigkeit redigiert und sind alle Veränderungen bis zum Redaktionsschlusse berücksichtigt worden. Für Eisenbahnbeamte sind von besonderem Interesse: Der vollständige Personalstand des Eisenbahnministeriums, der Eisenbahnbau-Direktion, der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen, des Staatseisenbahnrates, der Staatsbahndirektion Wien mit den Bahnbetriebsämtern, eine Übersicht aller anderen Staatsbahndirektionen gleichwie alle Eisenbahnunternehmungen mit dem Sitze in Wien, einschließlich der Lokalbahnen mit ihren Funktionären, das Schema der Gehalts- und Quartiergelder der Beamten der österreichischen Staatsbahnen etc. Außerdem sind für jedermann sehr wertvolle, zahlreiche Geschäftsnotizen beigefügt. Der Amtskalender ist daher, sowie in früheren Jahren ein unentbehrliches Nachschlagebuch für jeden Beamten.

Handbuch der Volkswirtschaftslehre. Von Alfred Marshall. I. Bd. Aus dem Originale übersetzt von Hugo Ephraim und Arthur Salz. Stuttgart und Berlin 1905. J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger.

Digitized by Google

Bei der großen Anzahl von in deutscher Sprache geschriebenen Werken über diesen Gegenstand hat eine Übersetzung eines derartigen Buches den Zweck, die Kenntnis einer fremden Auffassung und fremder volkswirtschaftlicher Verhältnisse zu fördern. Dies sowie die Universalität Marshalls — universell gegenüber den bisher erzielten Resultaten der Wissenschaft und der Wissenschaft anderer Nationen — sind Vorzüge des in Rede stehenden Buches, welches sich zum großen Teile jedoch nicht mit Volkswirtschaft, sondern mit Volkswirtschaftspolitik beschäftigt. Im übrigen können die bei uns gangbaren Werke den Vergleich mit dem Marshall'schen leicht in jeder Beziehung aufnehmen.

Dr. W.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die am 19. Dezember 1905 stattgefundene Clubversammlung. Der Vorsitzende, Präsident Excellenz Dr. von Wittek begrüßt die zahlreich besuchte Versammlung mit folgenden Worten:

Ich beehre mich, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Ich mache nochmals auf die morgen, präzise ½8 Uhr abends im Wiener Kaufmännischen Verein (Festsaal), I. Johannesgasse 4 stattfindende Dilettanten-Theater-Vorstellung aufmerksam. Saisonkarten haben Giltigkeit. Einzelkarten werden nur bis 20. Dezember, 12 Uhr angegeben.

Weiters wiederhole ich, daß die diesjährige Silvesterfeier unter Beteiligung von Damen am Donnerstag, den 28. Dezember, 8 Uhr abends stattfindet. Zu dieser Feier haben hervorragende Kunstkräfte ihre Mitwirkung zugesagt.

Die nächste Clubversammlung findet am Dienstag, den 2. Jänner 1906 statt. In dieser wird Herr Bruno Ritter v. Enderes, k. k. Ober-Ingenieur im Eisenbahnministerium einen Vortrag mit Lichtbildern, zu dem auch Damen Zutritt haben werden „über den fernen Westen" halten. Dieser Vortrag ist als Fortsetzung seines in unserem Club am 7. Februar d. J. unter dem gleichen Titel gehaltenen Vortrages gedacht.

Heute hält Herr Karl Sigmeth, Direktor-Stellvertreter der königl. ungar. Staatseisenbahnen einen Vortrag: „Über die Hohe Tátra", und wird seinen Vortrag durch Lichtbilder erläutern.

Der Vortragende zeigte, wie sich das Granitmassiv der Hohen Tátra plötzlich und unvermittelt aus der Zipser Hochebene zu 2665 m absoluter und 2000 m relativer Höhe erhebt und bot dadurch ein imposantes Bild dieses Hochgebirges. Die geologischen und topographischen Verhältnisse kurz herührend, führte uns der Vortragende zum Csorbaer See zum Popper- und Hinzen-See, und auf die Meeraugenspitze, dem schönsten Aussichtspunkt der Hohen Tátra, von wo man der Hochgebirgswelt so recht ins Herz hineinsieht. Längs der Touristenstraße wanderten wir dann ins Felkaer-Tal auf den Polnischen Kamm und ins wildromantische Poduplaskytal mit seinen in wilden Felsenkesseln gelegenen Hochseen.

Nach Beschreibung der Tátrafüred führte uns der Vortragende ins Kohlbachtal mit seinen Wasserfällen und über Tátra-Lomnitz und Matlárháza zum reizend gelegenen grünen See, in dessen klaren Fluten sich der Karfunkelturm spiegelt. Von Barlangliget wanderten wir auf die Nordseite der Hohen Tátra zum Fischsee und zum Meerange, am dann den wildromantischen Dunajeacdurchbruch zu durchfahren und der einzig dastehenden Dobsinaer Eishöhle mit ihrer feenhaften Unterwelt unseren Besuch abzustatten.

Besonders interessant war die Vorführung der Bilder, welche sich mit dem Wintersport in der Hohen Tátra befaßten und zeigten, daß Tátrafüred und Tátra-Lomnitz getrost den Wettbewerb mit den alten schweizerischen Wintersportorten aufnehmen kann.

Der Vortragende lud zum Schlusse die Zuhörer ein, im nächsten Sommer recht zahlreich die Hohe Tátra aufzusuchen, welche von Wien aus durch das schöne, an malerischen Burgruinen reiche Waagtal so leicht zu erreichen ist.

Dem Vortragenden wurde einmütiger Beifall gezollt, der in den Dankesworten des Herrn Präsidenten berechten Ausdruck fand.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Krixer.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Dezember 1905.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Franz Körting, Ober-Inspektor, Albert Pauer, Ober-Inspektor i. P. in Graz und Heinrich Münch, Ober-Revident der k. k. österr. Staatsbahnen; Adolf Baron Sensen, Vorstand-Stellvertreter des k. k. Bahnamtes; Dr. Julius Volhofer, Konzipist der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Emil Karpelles, Adjunkt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Alfred Ritter von Pischof, k. k. Baurat, beh. autorisierter und beeideter Bau-Ingenieur, Bau-Unternehmer in Birnbaum; Wilhelm Klauber, Ingenieur.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Josef Krämling, kais. Rat, Ober-Inspektor, Vorstand der Bahnerhaltungs-Sektion Ischl; Rudolf Lamatsch, Inspektor und Strecken-Chef der priv. österr.-ungar. staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder die Herren: Lorenz Dohringer, Karl Günste, Melchior Holzgethan, Heinrich Peschka, August Rosenberg und Alois Treffenschedl, k. u. k. Hauptleute im Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes; Franz Mussak, k. u. k. Hauptmann, Eisenbahnlinienkommandant beim 11. Korps in Lemberg; Johann Ribancek, k. u. k. Militär-Intendant im Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes; Ingenieur Erwin Lubitzky, Ober-Inspektor und Werkstätten-Chef der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Norbert Lasonasky, Aspirant der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Emanuel Mannaberg, Bureau-Vorstand der k. k. priv. österr. Nordwestbahn; Ingenieur Karl Kiela, Aspirant der k. k. österr. Staatsbahnen.

Stand mit Ende 1905: 634 wirklichen, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Neue Begünstigung. *)

„Stefanie", Import- und Exportbank für Schnittblumen und Blätter 30%.

Änderung einer Begünstigung.

Die Firma J. N. Reithoffer, Gummiwaren, I. Herrengasse 2 und VI. Mariahilferstraße 115 hat die Begünstigung auf 5% reduziert.

Richtigstellung einer Begünstigung.

Die Besitzerin des Beamtenheims „Eichhansen" in Karlsbad, Frau Karola von Nestl-Eichhausen, welche dieses Heim durch verschiedene Adaptierungen bedeutend vergrößert hat, gewährt eine 20%ige Ermäßigung von den normalen Zimmerpreisen, und zwar: Von K 12·— bis 26·— für ein im I. Stock gelegenes Zimmer (je nach 1 bis 2 oder 3 Betten), und von K 10·— bis 22·— für ein im II. Stock gelegenes Zimmer. Im zeitlichen Frühjahre und im Herbste sind diese Preise noch bedeutend niederer.

Aufgehobene Begünstigung.

Die Direktion der „Wiener Urania" I. Wollzeile 34, hat ab 1. Jänner 1906 ihr auf weiteres die Begünstigung zurückgenogen.

*) Wir ersuchen um diesen neuen, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug nehmend, jedwedes Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung".

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „Die Eisenbahn-Tariftechnik" von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1·60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn"**. Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat, Ladenpreis K 1·20.

3. Heft: **„Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs"**. Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leéder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K 1·20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Ausrodung des Verkehrsdienstes"**. Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Hett, **„Das Lokalbahnwesen in Österreich"**. Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges"** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst"**. Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

II. Reihe, Band 1: **„Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht"**. Von Dr. Franz Hitschek, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5·20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hitschek.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strudengasse Nr. 18.

Digitized by Google

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Reexpedition von Zucker aller Art in Kolin.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1906 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 19-6, wird für Zucker der Position Z 15 der Güterklassifikation im Tarife Teil I, vom 1. Juli 19-5, als Frachtgut bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 *kg* für den Frachtbrief und Wagen von Stationen der Strecke Golé Jenikau bis inklusive Sedlitz-Kuttenberg nach Aussig Ö.-N.-W.-B., Dobrowitz, Neubydschow, Wlkawa und Prag Ö.-N.-W.-B. sowie von den Stationen der Strecke Nimburg Ö. N.-W.-B. bis inklusive Königgrätz nach Sedlitz-Kuttenberg, Caslau, Wrdy-Bučitz und Zleb und von Wrdy-Bučitz nach Aussig Ö. N.-W.-B. und Neubydschow oder umgekehrt die Reexpeditionsabfertigung bei Einlagerung solcher Sendungen in dem Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate, vom Tage des Einlagerns der Sendung in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedierten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 h (sechs Heller) für 100 *kg* berechnet.

Im übrigen sind für die Reexpedition die im Anhange I zum Tarife Teil I, Abteilung B enthaltenen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden, maßgebend.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1906 giltigen Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. Februar 1905 hat der auf S. 15 des Ausnahmetarifes Nr. 4 C (Düngemittel etc.) für die Relation Aussig Landungsplatz-Kistan enthaltene Frachtsatz statt 6 Pfennige richtig „56 Pfennige" zu lauten.

K. k. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Druckfehler-Berichtigung des Tarifnachtrages I.

In dem vom 1. Jänner 1906 giltigen Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich soll es in der auf S. 17 bei dem Ausnahmetarif Nr. 7, Papier unter *) enthaltenen Anmerkung statt: „den Ausnahmetarifes 9 A" richtig „des Ausnahmetarifes Nr. 7 A" heißen.

Ferner soll die zu dem Ausnahmetarife Nr. 30 (Bleiweiß) im Rückvergütungswege gehörende Fußnote auf S. 24 des Nachtrages I richtig lauten:

„Für Bleiweiß und Zinkweiß zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet ermäßigen sich die Frachtsätze für Dresden—Elbkai je um 25 Pfennig für 100 *kg*."

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Eröffnung der normalspurigen Lokalbahn Reutte—Schönbichl—Reichsgrenze.

Am 16. Dezember 1905 wurde die Lokalbahn Reutte—Schönbichl—Reichsgrenze mit den Stationen Reutte und Füs und den Haltestellen Pfach, Musau, Ulrichsbrücke, Schönbichl dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Reutte und Füs für den Gesamtverkehr, die Haltestellen Pfach, Musau, Ulrichsbrücke und Schönbichl nur für den Personen- und Gepäckverkehr zur Eröffnung. Die Abfertigung der Reisenden ab allen Haltestellen findet im Zuge statt. Das Reisegepäck wird ab allen Haltestellen im Nachzahlungswege abgefertigt.

Explosive Gegenstände sind von der Beförderung auf dieser Lokalbahn ausgeschlossen. Der vom Eröffnungstage an giltige Fahrplan ist aus den Fahrplanplakaten zu ersehen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Giltig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Ausland (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	◇	*	◎		◇	▲	◎
Wien Whbf. . ab	1000	*800	1010	Paris . . . . ab	.	835	945
Prag KFJB. . .	705	.	.	Basel	.	750	905
Linz	133	1041	914	Ausland	820	1142	1230
Salzburg . . .	422	140	653	Genf	.	900	1040
Bad Gastein . ab	722	1620	953	Zürich	1645	1022	1825
München . . .	750	0630	1040	Meran	718	1926	806
Innsbruck . . .	1020	730	1240	Innsbruck . . .	1855	830	715
Meran	706	117	800	Bad Gastein . .	550	.	1010
Zürich	629	316	902	München . . .	825	1010	950
Genf	705	810	1010	Salzburg . . .	900	1241	1255
Ausland	310	0033	650	Linz	1732	501	825
Basel	913	417	1102	Prag KFJB. . .	.	.	602
Paris	545	1135	740	Wien Whbf. . .	600	630	710

§ Wien Whbf. ab 820 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur im November und April. ? Über Winterthur—St. Margrethen.
‡ Vom 15. März 1906 ab 1112 nachm. ‖ Wien Whbf. an 700 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

◎ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—) Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Basel (Bahnhof); **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und von Vassoi nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Giltig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf

Wien—Köln—Brüssel—London

Wien—Prag.

Wien—Meran—Paris.

Wien—Eger—Cassel—Köln—Aachen

Wien Penzing—Venedig-Rom und Mailand-Genua.

Lesezeug Wien—Mürzz—Cannes.

Stadtbureaux der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I. Wallfischgasse 15.

Einladung zur Besichtigung

von Sauggasanlagen, gefeuert mit Brennstoffabfällen, gleich vorzüglich geeignet zum Kraftbetriebe wie zum Lichtbetriebe.

Unternehmung für Kraft- und Lichtanlagen P. Hock, Wien, IX. Nussdorferstraße 7.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefstraße 4. Budapest, Innsbruck, Burggraben 31. Lemberg, Walowa 11 etc. VIII/1, Langegasse Nr. 1 Zentrale. **WIEN** I Graben, Palais Equitable Grade Nordseite.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 681

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen. 614

Dynamomaschinen · · · Schaltapparate Installationsmaterial. · ·

· Elektromotoren · Zähler · · Bogenlampen. · ·

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleissperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den **Bahnbau, Bahnerhaltungs-** und Betriebsdienst **Berg- und Hüttenwesen.**

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C" Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

Werkzeug-Fabrik **BLAU & Co.**

WIEN, I Wallfischgasse 12

liefert:

Präzisions-Werkzeuge für Eisenbahn-Werkstätten, Fräser, gewundene (spiral) Werkzeuge, Stahlholzenbohrer, Spiralbohrer, Werkzeug-Schleifmaschinen Maß und Kontroll-Lehren, Präzisionsscheren. 647

Österreichisch-amerikanische Gummifabrik-Aktiengesellschaft

Wien, XIII/3.

Dampfheizschläuche, Vakuumschläuche, Zylinderschläuche, Westinghouse-Bremsschläuche, Tenderschläuche, ferner alle sonstigen für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Gummimaterialien, wie Zughaken, Netketten, Dichtungsplatten etc. etc.

Unübertroffen von anderen Fabrikaten.

Vaporit-Dichtungs-Platten

bestes und stärkstes Material, widerstandfähig selbst gegen höchsten Dampfdruck. 686

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

XIII/1 Goldschlagstraße 126.

Telephon H 12.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. · Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. · Wechselsperrschlösser. · · · · · · 484

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Bleikeigenkabel. Trolley-Drähte. 493

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** überhaben gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehensbeamten pro anno 6% (sechs) selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die hiebei taxe Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadenbedeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu berahlen. 3. Die tägliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Ertalung des Darlehens werden alle sonstigen Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 610

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Possonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von H. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 355. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 3. Wien, den 15. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser

ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist 503

HYDROCHROMIN

schön **streichfertig** und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—L.

Präzisions-Uhren sowie alle anderen ordentlichen Sorten. Echte Glashütte, Badeliett, Schaffhausen u. s. w. Jede Uhr ist mit Fabriksertifikat und 3jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben!

Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 8 bis 500. Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.

Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.

Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc. *sind nur dann echt* wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke *„Klingerit"* versehen sind.

457

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 389

Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H. · HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER · MODERNSTER CONSTRUCTION · INSPECTIONS- u. TRANSPORT- · DRAISINEN · FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.

TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF. CODES: ABC IV u. V ED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale** und **Bahnwächterläutewerke** für **Eisenbahnen Telegraphenbatterien** und **Leitungsmaterials, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

Leuchttag & Seidenstein

Wien, III/4. 48

Digitized by Google

Den Mitgliedern des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

bestens empfohlene Firmen:

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Mulo- und Kühlwagen, Tintenwagen, Spezialwaren für Weichentransporte etc., Projektierung, Bau und Pinnenlegung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 448

Gegründet 1836.

Uniformen u. -Sorten für Bahnbeamte und Diener

empfiehlt zu billigsten Preisen

Neu! Pluvius-Sommerkappe, 60 Gramm Gewicht, wasserdicht imprägniert, formhaltend, Septa-Diensthappe, wasserdicht, waschbar. Preiskurant gratis und franko. 442

Josef Zimbler
WIEN, VII/2 Burggasse 33.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 450

JOSEF SCHATZ, Gravier- u. machan. Anstalt, Kautschuk-Stempelplatten-Erzeugung. WIEN, XVIII/3. Rötzergasse 44. 479
Spezialität für Stationsausrüstung mit Kompostoren, Normalziffernstempel, Numeratoren, Anzeigezeln, Stahlpunzen, Brennstempeln.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Lacke, Farben- und Ölfarbenmühlen BECK, KOLLER & Co. WIEN I. Schellinggasse 16. 447

Fußbodenfabrik Balersdorf & Blach
Fabrik: XI. Kaiser-Ebersdorf, Einsergasse Nr. 8. Telephon Simmering 46. 446
Barrau: I. Kolowratring 9. Telephon 1364.

Fr. Křižik, Elektrotechnische Fabrik, Prag-Karolinenthal, Königsstr. 101, Telephon 1289. Filiale: Wien, VII/2 Lindengasse 54, Telephon 1505. Bau Zentralstationen Erzeugn. Gleichstrom- u. Wechselstrom-Generatoren u. Motoren m. höchst. Leistungsfaktor, Regenlampen sig. Pat., Mod., Kontroll- u. Blockapp. etc. Eig. Lastenfab. 441

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein i. Bildergraben.

Geschliffene Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Kassieren von Papier-Kalender, Porzellan- u. Hartgusswalzen z. s. w. liefert die Firma 1349

A. Puschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 19, II/7.
Brei. u. Vertang. gratis u. franko.

Felix Blažíček
Wien, V. Straußengasse 17.
FABRIK
für
Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände
Feuersichere Holzschranke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen. 816

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).
Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Erzeugnisse: Kohlen, Eisengußwaren, verzinkte Röhrenguß nach sodender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß. Walzmaterial und zwar: blah- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Siehblech, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Schmiedstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Radersätze, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermasten, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware. Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmasse, feuerfeste Ziegel und basische Steine.
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operncasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 437

Allerhöchste | Anszeichnungen

K. k. priv. Brückenwagen-Fabrik
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien-Atzgersdorf
erzeugen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwagen, Geld-, Silber- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.
Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einrichtung mit Zählwerk.
Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:
I. Akademiestraße 4. **WIEN** Ecke Maximilianstraße 8.
(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.
Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schembers Patent-Waggon-Brückenwage **ohne** Geleisenterbrechung auf Mauerwerk rebind oder in gußeisernen Kasten montiert, Skalen- u. Registrier-Einrichtung für die ganze Tragkraft 536

In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

K. k. priv. Chocolade- u. Canditen-Fabrik
JOH. KLUGE & Co.
PRAG-SMICHOW.
Niederlagen: PRAG, Bybernergasse 21. WIEN, Stroblgasse 1.

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 851

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 3. Wien, den 15. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik. — Technische Rundschau: Ursachen von Schienenbrüchen. Neue Vorrichtung zum Hochheben der Eisenbahngeleise. Neue Lokomotiv-Wägevorrichtung, System Zeidler. — Chronik: Personalnachrichten. Eisenbahn-Ball. Die Eisenbahnunfälle in Amerika. — Literatur: Allgemeiner Tarif-Anzeiger. — Club-Nachrichten: Bericht über den Theaterabend. Bericht über die Silvesterfeier. Bericht über die am 2. Jänner 1906 stattgefundene Clubversammlung. Ankündigung des Vergnügungs-Abends. Ergänzung einer Begünstigung.

Clubversammlung: Dienstag, den 16. Jänner 1906, 1/27 Uhr abends. Demonstrationsabend. Herr Architekt A. Krumholz: *Über Asbestbeläge für Eisenbahnwaggons, Bahnhofbauten etc.* Hierauf: Vorführung und Demonstration eines Nordlicht-Apparates der Firma Nielsen & von Lübcke in Altona-Ottensen durch einen Herrn dieser Firma.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik.*)

In der Hauptstadt Bayerns ist ein unvergängliches Denkmal naturwissenschaftlich-technischen Schaffens im Entstehen. In der Nähe jener großen Münchner Museen, welche den Meisterwerken der bildenden Kunst aller Zeiten gewidmet sind, soll nun auch jene Richtung zu Worte kommen, welche dem verflossenen Jahrhundert das Gepräge gegeben hat.

Seitdem sich die Erkenntnis für die Bedeutung und die erzieherische Kraft der alten Kultur bei uns Bahn gebrochen hat, hat auch die Anlage großer Sammlungen und Museen immer größere Fortschritte gemacht. Doch fast alle Gründungen dieser Art bergen vorzugsweise Erzeugnisse der Kunst und des Kunstgewerbes oder Objekte der beschreibenden Naturwissenschaft. Die Technik ist hiebei schlecht weggekommen. Was an Werken der sogenannten exakten Natnrwissenschaften, Mathematik, Physik, Chemie u. s. w. — und der in alle Gebiete menschlicher Arbeit eingreifenden Technik gesammelt wurde, galt entweder Lehrzwecken oder war einer einzelnen gewerbe- oder verkehrstechnischen Richtung gewidmet. Es sei in dieser Hinsicht auf das reiche technologische Kabinett unserer technischen Hochschule hingewiesen, welches von berufenster Seite mit Recht als eine Sehenswürdigkeit Wiens bezeichnet wurde und auf das Museum der österreichischen Eisenbahnen, in dem insbesondere die denkwürdige Epoche des Baues der Semmeringbahn, als der ersten Bergbahn Europas, und die Entwicklung zahlreicher verkehrstechnischer Einrichtungen zur Anschauung gebracht sind. Auch Deutschland ist an Sammlungen nicht arm, die bald dieses bald jenes Stück aus dem Gebiete der technischen Arbeit mehr oder minder vollständig vorführen. Aber diese einzelnen Schaustellungen gestatten keinen Überblick über den inneren und äußeren Zusammenhang aller, wie Zahnräder ineinander greifenden Teile naturwissenschaftlich-technischen Forschens und Schaffens.

Diesen Mangel soll das neue, im Werden begriffene „Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik" beheben. Was die Franzosen seit dem Jahre 1794 in ihrem „Conservatoire des Arts et Métiers" und die Engländer seit dem Jahre 1867 in der technischen Abteilung ihres „Kensington-Museums" besitzen, das soll die neue Schöpfnng dem deutschen Volke werden.

Die Anregung zu dem neuen Museum stammt von dem königl. bayr. Baurat Dr. Ing. Oskar von Miller. Sie fiel auf fruchtbaren Boden. Von vornherein haben das bayerische Herrscherhaus, an seiner Spitze der Prinzregent Luitpold, der deutsche Kaiser sowie die Stadt München dem Unternehmen ihre Unterstützung zugewandt. Prinz Ludwig von Bayern übernahm das Protektorat; die königl. bayerische Akademie der Wissenschaften stellte seine reichen Sammlungen zur Verfügung. Die Gründungssitzung, die am 28. Juni 1903, am Vortage der Hauptversammlung des Vereines deutscher Ingenieure, in festlicher Weise stattfand, lieferte den Beweis, daß das Verständnis für die Bedeutung der Technik immer mehr in alle Kreise Deutschlands einzudringen beginnt. Am 28. Dezember 1903 erfolgte die allerhöchste Genehmigung der Museumssatznngen, nnter Verleihung der Rechtsfähigkeit einer

*) Der Name des Museums wurde seither in einer am 3. Oktober v. J. zu München abgehaltenen Ausschußsitzung auf „Deutsches Museum" abgeändert.

Digitized by Google

Anstalt des öffentlichen Rechtes an das Museum, womit dieses den vielfach beschränkenden Bestimmungen eines Vereines entzogen wurde.

So ausgerüstet konnte der Vorstand mutig daran gehen, das Heranwachsen des aus der Begeisterung des deutschen Volkes geborenen Sprößlings in die richtigen Wege zu leiten. Der Leitstern blieb hiebei der hohe Zweck des Unternehmens: „die historische Entwicklung der naturwissenschaftlichen Forschung, der Technik und der Industrie in ihren wichtigsten Stufen, insbesondere durch hervorragende und typische Meisterwerke zu veranschaulichen". Seiner Bestimmung gemäß sollte das Museum nicht nur als eine Ruhmeshalle deutscher Wissenschaft und Technik geschaffen und ausgebaut werden, bestimmt, das Andenken an die hervorragendsten Förderer der technischen Forschung und Industrie sowie an ihre Leistungen der Nachwelt dauernd zu erhalten, es sollte auch eine Stätte der Anregung und Belehrung für alle Schichten des Volkes werden.

Es ist begreiflich, daß die Gründer eines Museums, das ein so weites Ziel verfolgt, nicht allein auf die Mithilfe eines großen Kreises rechnen, sondern auch, sollen die wirksamen Kräfte nicht zersplittern, dafür Sorge tragen mußten, durch richtige Organisation jeder hilfreichen Hand seine Bestimmung zu geben. An der Spitze des Museums steht außer dem prinzlichen Protektor ein Ehrenpräsidium, bestehend aus dem Reichskanzler, dem Staatssekretär des Innern, ferner den bayerischen Staatsministern des königlichen Hauses sowie des Innern und des Kultus. Die Verwaltung des Museums besorgt ein Vorstand von drei, ein Vorstandsrat von mindestens 50 und höchstens 100 Mitgliedern sowie schließlich ein Ausschuß, der sich zurzeit aus 321 Vertretern der Beamtenschaft, der Wissenschaft, der Industrie, des Handels und der Gewerbe zusammensetzt. Der Vorstandsrat zählt gegenwärtig 50 Mitglieder. Von diesen sind nenn vom Reichskanzler und von der königl. bayerischen Staatsregierung und 21 von den durch das Statut zur Ernennung berechtigten Behörden sowie von wissenschaftlichen und technischen Vereinigungen ernannt, während 20 Mitglieder vom Ausschuß gewählt wurden. Außerdem sind vor kurzem, um den nationalen Charakter des Museums zum Ausdruck zu bringen, die sächsische, württembergische und badische Staatsregierung sowie alle übrigen Bundesstaaten, das Reichsland und die freien deutschen Städte zur Entsendung von Vertretern eingeladen worden. Der Vorstandsrat bildet den Gerichtshof, welcher über die Annahme und Aufstellung der Museumsgegenstände entscheidet und durch seine vornehme Zusammensetzung die Schutzwehr bilden soll, daß die Sammlungen des Museums nicht etwa in die Bahnen geschäftlicher Ausstellungen geraten. Eine wichtige Aufgabe in der Organisation fällt dem Ausschusse zu. Seine Mitglieder sollen den lebhaften Zufluß der unentbehrlichen materiellen Mittel anregen; sie bilden gleichsam die Kristallisationspunkte, von denen aus sich das Netz der Museumsmitglieder über das Reich und darüber hinaus immer dichter und engmaschiger ausbreiten soll.

Mit der Organisation der Museumsleitung ging die Feststellung jener wichtigen Grundsätze Hand in Hand, welche für die Sammlung und Einteilung der Museumsgegenstände maßgebend sein sollten. Den Zwecken des Museums dienen in erster Linie:

1. Sammlungen von wissenschaftlichen Instrumenten und Apparaten sowie von Originalen und Modellen hervorragender Werke der Technik, welche anschaulich geordnet und erläutert im Museum zur öffentlichen Besichtigung aufgestellt sind.

2. Ein Archiv, in welchem wichtige Urkunden wissenschaftlichen und technischen Inhaltes aufbewahrt werden.

3. Eine technisch-wissenschaftliche Bibliothek verbunden mit einer Plansammlung.

4. Wissenschaftliche Arbeiten, Veröffentlichungen, Vorträge etc.

Schon der Punkt 1 dieses reichhaltigen Programmes enthält eine Fülle schwieriger Aufgaben. Es ist klar, daß, wenn durch das Museum das Verständnis für die Fortschritte der Naturwissenschaft und Technik geweckt und herangezogen werden soll, es nicht so sehr auf die Zahl der einzelnen Sammlungsstücke als auf die Art ihrer Vorführung ankommt. Die Maschinen, Geräte u. s. w. dürfen nicht nur dem Gelehrten und Ingenieur, sondern müssen jedem Besucher verständlich werden. Dies wäre nicht der Fall, wenn bei den ausgestellten Maschinen deren innere Einrichtung und deren Bewegungsmechanismen dem Beschauer unbekannt blieben. Es ist deshalb beabsichtigt, auch den inneren Bau der Objekte durch Abhebung gewisser Teile, durch Aufbringung von Schnitten und dergleichen anderen Mitteln zu zeigen und außerdem einzelne Maschinen, wo es die klare Anschauung über die Betriebsweise erfordert, im Betriebe selbst vorzuführen. In dieser Hinsicht sind insbesondere die Einrichtungen des Kensington-Museums vorbildlich, da dort ein großer Teil der Maschinen und Maschinenmodelle teils ständig im Betrieb erhalten wird, teils durch die Besucher mittels Druck auf einen Knopf in Betrieb gesetzt werden kann. Das Kensington-Museum benützt als Betriebskraft Druckluft, im Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik sollen nebst Druckluft auch Elektrizität, Gas und Wasser herangezogen werden, um die beweglichen Teile nach Belieben in Gang zu setzen.

Außer der Art der Schaustellung war noch eine zweite, nicht minder wichtige Frage zu lösen. Das riesige Arbeitsfeld der Technik sowie ihre Fortschritte können nur dann überblickt und begriffen werden, wenn man nicht bei den neuesten Errungenschaften Halt macht, sondern neben den Werken unserer Zeit auch die Erzeugnisse vergangener Jahrhunderte, bezw. Jahrzehnte vorgeführt werden. Durch systematische Aneinanderreihung jener — auch fremdländischer — Objekte, in denen sich der technische Aufschwung spiegelt, soll dem Laien der mühsame Weg gezeigt werden, auf dem sich die Menschheit bis

Digitized by Google

Gegenstand	Art der Darstellung	Bemerkungen über Stiftungen u. s. w.
Lokomotiven und Dampfwagen.		
I. Lokomotiven.		
Erster Versuch zur Verwendung der Dampfkraft für Fahrzeuge von Cugnot 1770	Modell	
Erste in Verwendung gewesene Eisenbahnlokomotive von Trevithik 1804	Zeichnung	
Lokomotive „Puffing Billy" von Blackett und Hedley 1813	Nachbildung	Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen
Eine der ersten Lokomotiven von Stephenson 1815	Zeichnung	
Lokomotive „Rocket" von Stephenson 1829	Modell	
Zusammenstellung der Ergebnisse des Liverpool—Manchester-Lokomotiv-Rennens	Wandtafel	
Lokomotive „Adler" und Wagenzug der ersten deutschen Eisenbahn (Ludwigseisenbahn) Nürnberg—Fürth 1835	Modell und Bilder	K. B. Verkehrsverwaltung
Erste in Deutschland gebaute Lokomotive „Saxonia" 1839 oder erste in Bayern gebaute Lokomotive „der Münchner" 1841	Modell	
Die ersten Typen der bayer. Staatsbahnlokomotiven, darunter:	Modelle	K. B. Verkehrsverwaltung
a) Lokomotive A I 1844		
b) Lokomotive C I 1846		
c) Tenderlokomotive D II 1846		
Preisausschreiben für die Semmeringbahn und Ergebnis desselben 1851	Wandtafel	
Lokomotive „Bavaria", gebaut von Maffei für die Semmeringbahn, mit dem ersten Preise ausgezeichnet, sowie die übrigen an der Konkurrenz beteiligten Lokomotiven:	Modell	
„Wiener-Neustadt"	Zeichnungen	
„Seraing"		
„Vindobona"		
Lokomotive System Engerth für die Semmeringbahn mit dem Versuch der Zahnräderkuppelung	Zeichnung	
Erste Lokomotive mit Kastenrahmen zur Aufnahme des Kesselspeisewassers von Kraufs, 1866	Original	Lokomotivfabrik Kraufs
Lokomotive B VI, alte Personenzuglokomotive der K. B. Staatseisenbahnen 1874	Modell	K. B. Verkehrsverwaltung
Lokomotive der Serie B IX, der ersten eigentlichen Schnellzugstype der bayr. Staatseisenbahn, 1882	Original vollständig in der Mitte durchgeschnitten mit bewegl. Mechanismus	K. B. Verkehrsverwaltung
Verbundlokomotiven ältester Konstruktion, z. B.:	Modell	
Erste Verbundlokomotive, gebaut für die Bahn Bayonne—Biarritz 1876,		
oder: erste deutsche Verbundlokomotive 1882		
oder: erste bayerische Verbundlokomotive 1889		
Statistik über die Zunahme der Verbundlokomotiven, Übersicht über die verschiedenen Anordnungen von 2, 3 und 4 Zylindern	Wandtafel	
Die wichtigsten modernen Lokomotiven, darunter:		
a) Schnellzuglokomotive $8^1/_2$ der K. B. Staatseisenbahn	Modell	K. B. Verkehrsverwaltung
b) Schnellzuglokomotive $^3/_5$ gek. der badischen Staatseisenbahn, welche 140 *km* Geschwindigkeit pro Stunde erreichte	Abbildung	
c) Heißdampflokomotive, z. B. die $^3/_4$ gek. Schnellzuglokomotive mit Rauchkammerberhitzer der K. preuß. St. E. B.	Modell, teilweise geschnitten	
d) Lokomotive mit Zylinderanordnung nach Vauclain, z. B. Güterzugslokomotive E I Vauclain $^4/_5$ gek. d. K. B. Staatseisenbahn	Modell	
e) Lokomotive nach Banart Mallet mit 2 Triebgestellen, z. B. Lokomotive der Gotthardbahn $2\times^3/_5$ gek.	Modell	
Zusammenstellung der Hauptkonstruktionsdaten, Leistungen und Materialverbrauch der sämtlichen oben aufgeführten älteren und neueren Lokomotiven	Wandtafel	
Statistisches über den Lokomotivstand der K. B. Staatseisenbahnen zu verschiedenen Zeiten	Wandtafel	
Chronologische Übersicht über die Hauptdaten der Entwicklung der Lokomotive und ihrer Einzelteile	Wandtafel	
II. Dampfwagen.		
Dampfwagen von Adams für Zweigbahnen der East-Counties und Bristol-Exeter Bahn, 1848	Zeichnung	
Motorwagen mit 2 Drehgestellen von Fairlie, Ende der Sechzigerjahre	Zeichnung	
Dampfwagen von Serpollet, 1894	Photographie	
Alter Motorwagen von Thomas, verwendet bei der K. B. Staatseisenbahn, 1881	Modell und Zeichnung	K. B. Verkehrsverwaltung
Neuer Motorwagen von Ganz & Co., verwendet bei der K. B. Staatseisenbahn	Modell und Zeichnung	K. B. Verkehrsverwaltung

Digitized by Google

zum heutigen hohen Stande der Wissenschaft und Technik emporgerungen hat. Das ganze Arbeitsgebiet wurde zu diesem Zwecke von der Museumsleitnng in 40 technische und wissenschaftliche Gruppen mit zahlreichen Unterabteilungen zerlegt nnd für jede dieser Gruppen hervorragende Gelehrte und Techniker als Referenten gewählt, damit mit ihrer Hilfe die Listen der für ihre Gruppen znm Erwerb wünschenswerten Originale, Nachbildungen, Modelle, Zeichnungen n. s. w. festgesetzt werden. Ein Beispiel einer solchen Liste zeigt die nachfolgende Tabelle, welche die Ausstellungsgegenstände für Lokomotiven und Dampfwagen aus der Gruppe der „Landtransportmittel" enthält.

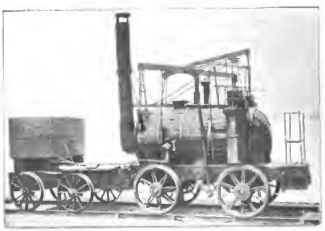
Der erste Cugnot'sche Versuch der Verwendung von Dampfkraft für Fahrzenge nnd die ersten englischen Lokomotiven bilden den Ansgangspnnkt, von dem aus bis zn den Lokomotiv-Konstruktionen der Gegenwart vorgedrungen wird.

An die eigentliche Ausstellung schließt sich eine technisch-wissenschaftliche Bibliothek und eine umfangreiche Plansammlung an, die sowohl Gelehrten und Studierenden als anch den Praktikern zur Verfügung stehen soll. Für die Bibliothek und Plansammlung wurden bisher über 6000 Bücher nnd Pläne gewidmet.

Der Sorge nm Grund nnd Boden wurde die Museumsleitung durch das munifizente Eingreifen der königl. bayerischen Staatsregierung und der Stadt München enthoben. Die erstere hat das alte Münchener Nationalmuseum für die vorläufige Unterbringung der Sammlnngen überwiesen und dadurch die systematische Anfstellnng der in den ersten Jahren einlanfenden Meisterwerke ermöglicht. Für den Ban des eigentlichen Museumsgebäudes hat die Stadt ein Grundstück auf der Kohleninsel von rund 36.000 m^2 Fläche im Werte von mehr als 2 Millionen Mark überlassen. Auf diesem Grnnde wird in wenigen Jahren nach Entwürfen des Professors Dr. Gabriel Seidl ein Ban entstehen, der allen Anforderungen genügen, der mit Dnnkelkammern, schalldichten Wänden, mit einem reich ansgestatteten Vortragssaal, ja selbst mit einer Mustersternwarte ansgerüstet werden soll. Die Kosten des Neubanes sind mit 7 Millionen Mark veranschlagt.

Mit Genugtuung dürfen die Begründer des Museums anf die Fülle von Meisterwerken hinweisen, die es bereits sein Eigen nennen darf. Neben der reichhaltigen mathematisch-physikalischen Sammlung, die aus dem Besitze der königl. bayerischen Akademie der Wissenschaften in den des Mnsenms übergegangen, sind bereits 600 wertvolle Stücke von 70 Spendern diesem gestiftet worden. Unter diesen werden die Instrumente Frauenhofers, die ersten Röntgen-Apparate und die ersten Apparate zur Verflüssigung der Lnft, eine Mikroskop-Sammlnng der Firma Zeiss in Jena, die Reichenbach'sche Wassersäulenmaschine aus dem Anfange des vorigen Jahrhunderts, eine Balanziermaschine aus dem Jahre 1806, die erste Ventilmaschine von Gebrüder Sulzer, die älteste Gasmaschine von der Firma Dentz, das älteste Lokomobile von Wolf, der erste Diesel-Motor und vieles andere den Rnhm des Musenms ebenso über die ganze Erde verbreiten, wie die Originale der ersten Lokomotiven und die Watt'schen Dampfmaschinen jenen des Kensington-Mnsenms, wie das Modell des ersten Luftballons von Montgolfier, das des ersten Dampfmotorwagens aus dem Jahre 1770, der erste Jacquard'sche Webstuhl jenen des Conservatoire des Arts et Métiers in Paris.

Auch in eisenbahntechnischer Beziehung verfügt das Museum über ein hervorragendes Ansstellungsmaterial. In erster Linie sind zu nennen: die Originale der Steinheil'schen Telegraphenein richtnngen, das Modell der ersten Gitterbrücke Deutschlands (der Offenburger Brücke), eine Anzahl historisch bedeutender Brückenmodelle aus der Zeit 1880—1867, das Modell der ersten in Deutschland verwendeten Lokomotive „Adler" sowie des ersten deutschen Eisenbahnzuges aus dem Jahre 1837, das Original der ersten bayerischen Schnellzugslokomotive und als Gegensatz zu dieser das Original einer preisgekrönten Schnellzngslokomotive modernster Konstruktion der Firma



Kraus. Hiezu soll noch bald eine naturgetrene Nachbildung des ersten Vertreters unseres Lokomotivtypus, des „Puffing Billy" treten, dessen Original im Kensington-Mnseum steht und in der nebenstehenden Figur abgebildet ist.

Doch soviel anch dem Museum bereits zngeflossen ist, es ist nur ein Geringes im Verhältnis zn dem, was zur vollkommnen Ansgestaltung desselben noch erworben werden soll. Das letzte Ziel ist nur zu erreichen, wenn alle Kräfte zusammenwirken, wenn jeder, der etwas zu dem großen Werke beitragen kann, dies nicht verabsäumt. Möchte jeder Deutsche die Unterstützung des Museums als eine Ehrensache betrachten!

Ing. J. F.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Ursachen von Schienenbrüchen. Die Philadelphia- und Reading-Eisenbahn hat seit einer Reihe von Jahren sorgfältige Untersuchungen über die Ursachen von Schienenbrüchen

Digitized by Google

angestellt. Die dabei befolgte Methode bestand darin, im Falle eines Schienenbruches einen Teil der Schiene, an welchem die mangelhafte Beschaffenheit erkennbar war, der Prüfungsanstalt der Gesellschaft unter Beifügung einiger Angaben über Fabrikation und Beanspruchung der betreffenden Schiene zu überweisen. In der Prüfungsanstalt wurde alsdann die mutmaßliche Ursache des Schienenbruches festgestellt. Über die Ergebnisse dieser Untersuchungen hat R. Job, Chemiker der Philadelphia- und Reading-Eisenbahngesellschaft, im Juni dieses Jahres in Atlantic City vor der American Society for Testing Materials berichtet. Nach seinen Ausführungen ist der Bruch von Schienen im wesentlichen folgenden Ursachen zuzuschreiben: 1. Lunkerbildungen im Stahl; 2. Gegenwart einer beträchtlichen Menge von Gasblasen; 3. übermäßige Saigerung; 4. grobkörnige Struktur und 5. rauhe Behandlung.

In dem ersten der genannten Fälle ist der Fehler bereits an dem Aussehen der abgebrochenen Schienenenden mit ihren unverschweißten Bruchflächen deutlich zu erkennen, und wenn man ein Probestück poliert, so wird die Ansdehnung des Lunkers auch ohne Ätzung sichtbar. Der Stahl zeigt eine rissige Beschaffenheit, die einzelnen Lagen blättern leicht ab oder zerbrechen bei verhältnismäßig geringem Druck. Der Fehler macht sich in der Regel schon nach sehr kurzer Betriebszeit bemerkbar; er ist meistens auf den Umstand zurückzuführen, daß der verlorene Kopf des Blockes, aus welchem man die betreffende Schiene hergestellt hatte, nicht reichlich genug bemessen war. Eine solche Schiene stammt fast immer aus dem Kopfende des Blockes und wird in der Regel die Fallprobe nicht bestehen; wenn man daher den Walzwerksbetrieb genau überwacht und darauf sieht, daß das Probestück für die Fallprobe immer von dem oberen Ende des Blockes genommen wird, so werden Brüche infolge von Lunkerbildungen im Stahl verhältnismäßig selten eintreten. Ein Fehler dieser Art ist äußerst gefährlich, da er leicht zu einem Bruch unter geringem Druck führt, es ist demnach auf eine Verhütung desselben der größte Wert zu legen.

Der am häufigsten vorkommende Fehler ist bei dem heutigen Walzwerksbetrieb die Gegenwart einer übermäßigen Menge von Gasblasen. Die hiemit behafteten Schienen brechen selten nach sehr kurzem Betrieb, es sei denn, daß die Ausdehnung der Gasblasen eine ganz abnorm große ist, man kann aber diesen Fehler gewöhnlich daran erkennen, daß gewisse Teile der Schiene allmählich heruntergearbeitet werden, während gleichzeitig ein „Überfließen“ des Metalls an den Seiten des Schienenkopfes stattfindet. Man begegnet in diesem Falle oft Klagen, daß die fragliche Schiene „zu weich“ sei oder zahlreiche „weiche Stellen“ habe. Die Analysen zeigen in diesem Falle aber häufig, daß das Metall nicht weicher ist als dasjenige der danebenliegenden Schienen; beim Polieren und Ätzen eines Probestückes ergibt sich alsdann, daß der Stahl undicht ist, d. h. Gasblasen, Schlacke und andere fremde Einschlüsse enthält, die ein gründliches Aneinanderschweißen des Materials verhindern und eine Anzahl Risse erzeugen, die ein Gleiten der unverschweißten Flächen unter mäßigem Druck gestatten und schließlich zu einem Bruch führen. In einigen Fällen war diese Beschaffenheit der Schiene auf die Gegenwart von Schlacke und Oxyden im Stahl zurückzuführen, meistens aber war sie einfach die Folge des Vorhandenseins von Gasblasen, wogegen nur verhältnismäßig geringe Mengen von Schlacken und Oxyden nachgewiesen werden konnten.

Die Form der Schiene hat nach den diesbezüglichen Untersuchungen der Philadelphia- und Reading-Eisenbahn auf die Betriebsdauer derselben einen verhältnismäßig geringen Einfluß. Wesentlich ist aber das Vorhandensein einer gleichmäßigen, feinkörnigen Struktur, durch welche der Grad des Verschleißes und die Neigung zum Bruch vermindert wird. Leider kann aber der in bezug auf Kern und Zusammensetzung vorzügliche Stahl verdorben werden, sobald derselbe infolge fehlerhafter Behandlung undicht wird. Denn wenn ein beträchtlicher Grad von Undichtigkeit in der Schiene innerhalb einer Entfernung von etwa 6 oder 12 *mm* von dem Kopf oder Seiten der Schiene vorhanden ist, so wird dieselbe fast unfehlbar bei schwerem Betrieb versagen, auch wenn Zusammensetzung und Walzverfahren sonst einwandfrei gewesen sind. Saigerung des Stahles bildet verhältnismäßig selten die Ursache von Schienenbrüchen. Dieselbe kann eintreten, wenn die Blockenden nicht vorschriftsmäßig abgeschnitten werden, oder wenn die innen noch in flüssigem Zustande befindlichen Blöcke zu lange im Ofen bleiben. Wenn man aber die Probestücke aus dem Kopfende des Blockes nimmt, so werden starke Saigerungen enthaltende Schienen durch die Fallprobe entdeckt. Schienenbeschädigungen infolge rauher Behandlung kommen ziemlich oft vor. Der ursprüngliche Riß kann entweder im Walzwerk in den Richtpressen oder beim Verladen in die Eisenbahnwagen entstehen, wenn man die Schienen aus einer Höhe von 5 Fuß und darüber auf andere Schienen herabfallen läßt; ebenso kommt es beim Ausladen der Schienen vor, daß dieselben aus beträchtlichen Höhen auf den Boden geworfen werden. Eine sorgfältige Beaufsichtigung des Betriebes leistet auch hier die besten Dienste. Ein durch vorgängige rauhe Behandlung der Schiene verursachter Bruch ist leicht erkennbar. Er beginnt gewöhnlich in einer Richtung quer zum Schienenfuß, setzt sich alsdann eine kurze Strecke in den Hals der Schiene fort, verläuft entlang dem letzteren bis zu Längen von 6 Fuß und mehr, und die Schiene bricht schließlich durch den Kopf hindurch ab. Ein derartiger Bruch ist daher von einem Bruch infolge Lunkerbildung deutlich zu unterscheiden, da in letzterem Falle die unverschweißten Bruchflächen sich mehr oder weniger parallel dem Schienenprofil erstrecken.

Am Schluß seines Vortrages faßt Job, wie wir „Stahl und Eisen“ entnehmen, seine mit amerikanischem Schienenmaterial gemachten Erfahrungen, wie folgt, zusammen: Bei dem heutigen starken Verkehr werden die meisten Schienenbrüche durch undichte Beschaffenheit des Stahles verursacht, ein Fehler, welcher bei den in früherer Zeit hergestellten Schienen verhältnismäßig selten war. Unzweifelhaft hat man im Walzwerksbetriebe in den letzten Jahrzehnten Fortschritte gemacht und liefert ein feinkörnigeres, gleichmäßigeres und somit auch zäheres und dem Verschleiß besser widerstehendes Material, vorausgesetzt, daß das Metall dicht ist. Unglücklicherweise sind aber in letzterer Beziehung direkte Rückschritte gemacht worden, welche darauf hinzudeuten scheinen, daß die Bestrebungen der Werke mehr auf die Massenerzeugung als auf Verbesserung der Qualität gerichtet sind.

Neue Vorrichtung zum Hochheben der Eisenbahngeleise. Mit Hilfe dieses von Emile Henricot in Court-St. Etienne (Belgien) hergestellten Apparates kann ein Mann 3—5000 *kg* 1—14 *cm* hoch heben. Der Apparat bleibt unterhalb des freien Durchfahrtsprofiles und bietet somit bei der Zirkulation der Züge nicht die geringste Gefahr. Bei Annäherung eines Zuges kann er an Ort und Stelle bleiben, nachdem man denselben im Handumdrehen durch einen einfachen Hebeldruck ausgerückt hat. In ca. 20 Sekunden kann die Schiene wieder auf ihre ursprüngliche Höhe gebracht werden.

Der Apparat ist eine Zusammensetzung von Hebeln von dauerhafter Konstruktion, ohne Verzahnung, ohne Schraube und Gewinde, ohne empfindliche Teile, die sich unter der zu hebenden Last verändern oder abnützen können. Er wird mittels eines unabhängigen Handhebels in Bewegung gesetzt, welcher auf einer starken in einem Stahlgußgehäuse gelal-

Digitized by Google

tenen Hebel wirkt. Eine besondere Anordnung der Teile bildet eine vollkommene Bremse, welche den Automat automatisch in der gewünschten Höhe festhält. Um ihn auszurücken, bedient man sich des kleinen Endes des Handhebels, gibt dem Keil, welcher als Bremse wirkt, einen leichten Stoß nach oben, indem man sich auf den Haupthebel stützt.

Das an Ort und Stelle bringen geschieht in der Weise, daß man mit der einen Hand die Ecke der Gleitbahn, mit der anderen den Haupthebel faßt und dann den Schnabel unter die Schiene schiebt.

Fig. 1.

Neue Lokomotiv-Wägevorrichtung, System Zeidler. Einzelrad-Wägevorrichtung. Die Riesaer Wagenfabrik Zeidler & Co. hat eine Einzelrad-Wägevorrichtung mit gemeinsamer Hubvorrichtung konstruiert, welche zur Ermittlung der Raddrücke von Eisenbahnfahrzeugen dient.

Die Wage besteht aus: dem Rahmen *M* mit der Wiegesäule *S*, der sich einerseits auf den schneidenförmigen Fuß *n*, andererseits auf Laufrollen *R* stützt und den beiden durch Keil und Stellschraube in der Höhe verstellbaren Lagerpfannen für den einarmigen Lasthebel *W* und aus dem doppelarmigen Wiegehebel *V*, der im Kopf der Wiegesäule *S* gelagert ist. Die Hubvorrichtung besteht aus den dicht an und parallel zu den Fahrschienen in Lagern ruhenden, zwangläufig verbundenen Daumenwellen *L*, den auf den Daumen festaufgekeilten Hebeln *H* und aus dem Antrieb für diese Hebel, der je nach Bedarf und örtlichen Verhältnissen durch Menschenkraft, Druckluft, Wasserdruck, Dampf, Elektrizität

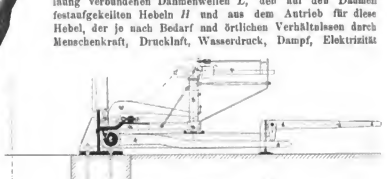


Fig. 1.

u. s. w. bewirkt werden kann, wie dies in den nebenstehenden Figuren beispielsweise für Handbetrieb durch Speichenrad und Schraubenspindel und für Wasser- oder Luftdruck durch je einen Preßzylinder an jedem Ende des Wiegegeleises und Kolben dargestellt ist.

Die Einzelwagen ruhen nun einerseits mit ihren Rollen auf einer Längsführung *s* auf, andererseits liegen sie mit dem schneidenförmigen Fuß *n* auf dem durch die Längsnute gebildeten Daumen der Wellen *L* auf und werden daher beim Drehen der Wellen an diesem Ende gehoben oder gesenkt.

Die Handhabung dieser Wägevorrichtung ist folgende: Nach Auffahrt der Lokomotive wird unter jedes Rad eine Wage geschoben und alsdann die Flucht zwischen den Radunterkanten und den Stützpfannen der Lasthebel durch die Stellkeile und Stellschrauben aufgehoben. Durch den Antrieb für die Hebel *H* werden nun die Daumenwellen ein wenig gedreht und damit sämtliche Räder ganz gleichmäßig und gleichzeitig vom Gleis abgehoben, worauf die Wägungen erfolgen können; nachdem dies geschehen, werden die Räder auf umgekehrte Weise wieder auf das Gleis abgesetzt, die Keile durch die Stellschrauben

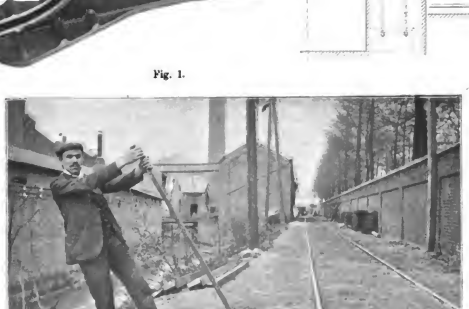


Fig. 2

Dieser Apparat wird mit großem Vorteil bei auszuführenden Hebearbeiten von Eisenbahngeleisen, Kreuzungen und Übergängen angewandt.

Digitized by Google

zurückgezogen, also die vorherige Flucht wieder hergestellt und die Lokomotive kann unbehindert abfahren.

Bei dieser Wägevorrichtung mit Hubvorrichtung kann letztere auch durch einen Handhebel ersetzt werden. Jede Einzelwage wird mit einem Hebel *H* und einem besonderen Hebel *h* ausgerüstet, wobei die schweren Daumenwellen und deren Lager wegfallen. Durch Niederdrücken der Handhebel *h* werden auch die Hebel *H* niedergedrückt. Das Abheben und Niedersetzen aller Räder erfolgt alsdann auf

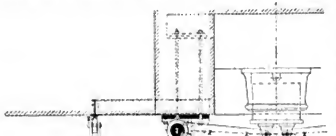


Fig. 2.

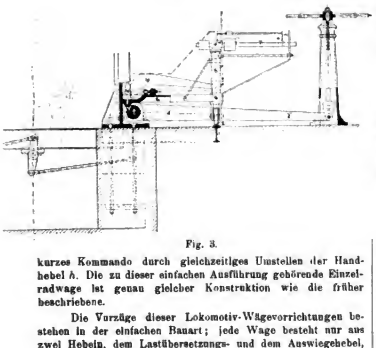


Fig. 3.

kurzes Kommando durch gleichzeitiges Umstellen der Handhebel *h*. Die zu dieser einfachen Ausführung gehörende Einzelradwage ist genau gleicher Konstruktion wie die früher beschriebene.

Die Vorzüge dieser Lokomotiv-Wägevorrichtungen bestehen in der einfachen Bauart; jede Wage besteht nur aus zwei Hebeln, dem Lastübersetzungs- und dem Auswiegehebel, ferner in der stabilen Lagerung dieser beiden Wägehebel, in der großen Genauigkeit der Wägung infolge größter Schonung aller Schneiden, in der vollen Übersichtlichkeit und unbeschränkten Zugänglichkeit aller Einzelwagen und deren Skalen, in der leichten und bequemen Handhabung, weiters in ganz exakt gleichzeitigem und gleichmäßigem Anheben und Senken aller Räder und schließlich darin, daß nur ein sehr einfaches, billiges Fundament herzustellen ist u. s. w.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 5. Jänner d. J. dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Dr. Franz Schonka das Ritterkreuz des Leopold-Ordens, dem Sektionsrate in demselben Ministerium Eduard Pichler Edlen von Deeben den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse und dem Sektionsrate im Eisenbahnministerium Ladislaus Miller den Titel und Charakter eines Ministerialrates allergnädigst zu verleihen geruht.

Eisenbahn-Ball. Das Zinsenerträgnis pro 1905 des Österreichischen Eisenbahn-Unterstützungs-Fondes für dienstuntauglich gewordene, nicht pensionsfähige Eisenbahnbedienste, welcher vom Komitee des ersten Eisenbahn-Balles im Jahre 1874 gegründet wurde, und dem auch das Reinerträgnis des am 5. Februar 1906 in den Sofiensälen stattfindenden 32. Eisenbahn-Balles gewidmet ist, wurde von dem verwaltenden Kuratorium dieser Stiftung zu Weihnachten im Gesamtbetrage von K 32.386 an 81 Männer, 833 Witwen mit 209 Kindern und 14 Waisen verteilt. Seit dem Bestande des Fonds wurden an stiftbriefmäßigen Unterstützungen K 512.020 an 13.182 Bedürftige zur Verteilung gebracht.

Die Eisenbahnunfälle in Amerika. Nach dem letzten Berichte der Zwischenstaatlichen Handelskommission sind im Betriebsjahre 1904/1905 3798 Personen getötet und 55.466 verletzt worden. Ein ganzer Schlachtenbericht! Der Prozentsatz der getöteten Personen wird nur von Portugal, Rußland, Spanien, Ägypten, Neu-Seeland und Kanada übertroffen, jener der verletzten Personen ist die höchste unter allen Ländern. Besonders bemerkenswert sind die Ursachen, durch welche die Bediensteten zu Schaden kamen:

Getötet wurden	verletzt wurden
798	7052 durch Zusammenstöße etc.
243	3110 **beim Kuppeln**
633	9237 durch Absturz vom Wagen etc.

Die sehr hohe Zahl der Unfälle beim Kuppeln ist darum besonders interessant, weil sie beweist, daß das Heil, d. h. die Sicherheit auch durch die vielgerühmte amerikanische Kupplungsart nicht erreicht wird, daß man sich also auch in Europa von der Einführung derselben nicht allzuviel versprechen darf.

LITERATUR.

Allgemeiner Tarif-Anzeiger. Jubiläums-Festnummer, 1882—1906. Eigentümer und Herausgeber kais. Rat A. Freud, Wien.

Zur Feier ihres 25jährigen Bestandes hat die bekannte Fachzeitung eine Festnummer herausgegeben, welche ausgezeichnete Beiträge aus der Feder hervorragender Fachmänner des Eisenbahn- und Speditionswesens enthält. Es kann selbstverständlich nicht unsere Aufgabe sein, über die einzelnen Beiträge eine Kritik schreiben zu wollen, wenn auch vielleicht nicht jede der ausgesprochenen Ansichten allgemeine Zustimmung finden dürfte. Wir nehmen vielmehr gerne Anlaß, dem als ausgezeichneten Tarifkenner bekannten Herausgeber zu dem großen Erfolge seines Werkes, der sich in der Mitarbeit so bedeutender Männer an seiner Jubiläumsnummer nicht nur äußerlich offenbart, zu gratulieren und ihm bestes Gedeihen und Fortschreiten auf der eingeschlagenen Bahn zu wünschen, wenn wir auch, was nicht verschwiegen werden soll, Anlaß haben, den Ton und die Art, wie er manchmal einzelne Eisenbahnen — sagen wir — kritisiert, nicht ganz angemessen finden.

Die Festnummer enthält Beiträge von den k. k. Sektionschefs Dr. Liharzik, Dr. Röll, Dr. Max v. Buschmann, Ober-

Digitized by Google

Inspektor Rank, Inspektor Jellinek, Ober-Inspektor Muschweck, Ober-Landesgerichtsrat Dr. Neumann, Direktor Dr. Winkler, Regierungsrat Dr. Eger, Advokat Dr. Graf, Professor Dr. Pollak, Handelskammerrat H. Winds, Sektionsrat Dr. Seidler und Abgeordneter Dr. Licht. — Wie gesagt — eine lange Reihe glänzender Namen!

CLUB-NACHRICHTEN.

Theatervorstellung. Um unserem geschätzten Clubpublikum eine besondere Überraschung zu bereiten, veranstaltete Mittwoch, den 20. Dezember 1905, das Gesellschaftskomitee unter Führung seines um den Club so sehr verdienten Obmannes R. Manach eine Theatervorstellung unter Mitwirkung von bühnensicheren Clubmitgliedern. Die Idee fand großen Anklang, denn der Saal des Kaufmännischen Vereines war zum Erdrücken voll, selbst die Galerien waren dicht besetzt. Zur Aufführung gelangten drei Einakter. Im Lustspiel „Ein delikater Auftrag" zeichneten sich Baronesse Mayer (als Frau von Chatenay) und Fräulein Elsa Friedel (als Marietta ebenso durch treffliche Auffassung ihrer Rollen als durch sohöne Erscheinung aus. Das Clubmitglied Herr Krawani überraschte durch sein ausgezeichnetes Spiel, das den ehemaligen Jünger Thaliens unschwer erkennen ließ. In der meines Erachtens etwas zu langen Burleske „Ich habe keine Zeit" brillierten die Herren Dr. Markowitz und Alfred Holz (Hurfanvirtuose Holz) und fanden nebst den Herren Wirt, beim Publikum beifällige Aufnahme. Das Grandjean'sche Lustspiel „Ein Hut" errang den größten Applaus. Eine, dank seiner künstlerischen Veranlagung, geradezu glänzende Leistung bot Herr Rosenberg, als Diener Amadeli. Das Genannten besprudelnde Lustigkeit, sowie das amüsante Spiel seiner liebenswürdigen Partnerin Fräulein Helene Bibl und der übrigen feschen Stubenkaine Fräulein Olly Herbst erregten im Publikum förmliche Lachkrämpfe. Mit großem Lobe müssen auch Herr Dr. Wieser (als eleganter Lecker), Herr Dr. Czeli und Dr. Markowitz genannt werden. Selbst der Uhrmacher, welcher durch Herrn Schweighofer — wohl dem Namen entsprechend — schweigsam dargestellt wurde, hatte die Lacher auf seiner Seite. Die Regie und Überleitung lag in den bewährten Händen des Burgtheatermitgliedes Prof. Karl Baumgartner. Wohl nur deshalb erscheint es erklärlich, daß nach so wenigen Proben so Vorzügliches von Dilettanten geleistet werden konnte. Die Hauskapelle war unermüdlich und bei den „Wiener Walzen" besonders hinreißend. Ein ebenso langer nach Mitternacht in animierter Konversation beisammen. Ein Tänzchen machte den Kehraus. Herr Manach kann auf das volle Gelingen des I. Theaterabends mit Recht stolz sein. Vivat sequens! Dr. Hauler.

Silvesterfeier. Mit einer überaus gelungenen, an künstlerischen Vorträgen reichen Silvesterfeier schloß der Club seine geselligen Veranstaltungen im abgelaufenen Jahre. Fräulein Schweitzer brachte zunächst Liszt „Liebestraum", dann den „Fantasiestück", endlich Saint-Saëns „Elfentanz" musterhaft zum Vortrage. Das rühmlichst bekannte Künstler-Ehepaar Longo gab köstliche Proben heiterer Vortragskunst zum Besten. Der k. und k. Hofmusiker Madensky spielte einige Stücke von Simandl und Werke eigener Komposition, welche von dem zahlreich anwesenden künstlerischen Publikum mit lebhaftem Beifalle aufgenommen wurden. Des weitern erregte das langjährige geschätzte Clubmitglied, Herr Oberinspektor Kowy, durch den Vortrag mehrerer aktueller Schlager größte Heiterkeit und erntete lebhafte akustische Applausszeichen. Mit seinem prächtigen Stimmmittel tng sodann der Hofopernsänger Bornttau u.a. das „Preislied" aus den „Meistersingern" vor. Den Höhepunkt der Beifallsfreude erzielte aber das Mitglied des Bürgertheaters, Herr Strehinger, durch die gelungene Rezitation einiger Humoresken Roseggers. Bei dampfendem Punsch hielt sodann unser hochgeschätzter Herr Präsident Se. Exzellenz Dr. v. Wittek den sehr beifällig aufgenommenen Silvesterspeech, der für die Clubleitung, das Gesellschaftskomitee, die Clubmitglieder und Gäste viel Schmeichelhaftes enthielt und in ein Hoch „1906" ausklang. Den Schluß der Vorträge machte die Produktion des Illusionisten Alfonso, der durch seine ganz brillanten neuen Kunststücke alles in Atem erhielt. — Lebhaften Zuspruch fand die mit Treffern reich ausgestattete Tombola, um welche sich neben mehreren anderen Herren des Vergnügungskomitees, besonders die Clubmitglieder Herr Oberrevident Louis Handotsky und Herr Offizial Adolf Rainer verdient gemacht haben. Dr. Hauler.

Bericht über die am 2. Jänner 1906 stattgefundene Clubversammlung. Der Vorsitzende, Präsident Exzellenz Dr. von Wittek begrüßt die zahlreich besuchte Versammlung, in der sich viele Damen befanden, mit folgenden Worten:

Ich beehre mich hiemit Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Der für die nächste, am Dienstag den 9. Jänner halb 7 Uhr abends angesetzt gewesene Vortrag des Herrn Dr. Julius Minsler, Direktors der Siemens & Halske A.-G.: „Über Neuerungen auf dem Gebiete des Fernsprechwesens" mußte wegen dienstlicher Verhinderung des Vortragenden auf Dienstag den 30. Jänner verschoben werden.

Dafür wird am 9. Jänner Herr Anton Frohs (in Firma Stefan von Gorta & Söhne) technische Neuheiten auf dem Gebiete des Oberbaues und des Verkehrswesens vorführen.

Heute hält Herr Bruno Ritter von Enderes, k. k. Oberingenieur im Eisenbahnministerium einen Vortrag: „Über den fernen Westen", und wird seinen Vortrag durch Lichtbilder erläutern. Dieser Vortrag bildet die Fortsetzung des unter dem gleichen Titel am 7. Februar 1905 von Herrn Ober-Ingenieur von Enderes gehaltenen Vortrages.

Der Vortrag führte das Auditorium durch die Straßen San Franciscos, an der pacifischen Küste nordwärts nach Portland und Seattle und dann in den Yellowstone Park. Nach einem kurzen Rückblicke auf das Entstehen und Wachsen San Franciscos folgte ein Besuch des eigenartigsten Teiles der Stadt, der sogenannten Chinesenstadt. Eine Reihe von Lichtbildern unterstützte das gesprochene Wort. Der Vortragende wandte sich dann einem fachlichen Gegenstande zu, indem er das Bestreben der großen amerikanischen Bahnen beleuchtete, möglichst große Lasten in einem einzigen Zuge zu vereinigen. Daraus folgt, da Zugkräfte und Lichtraumprofil als unveränderliche Größen gegeben sind, die Erhöhung des Ladegewichtes der einzelnen Wagen, welche durch Erhöhung der Bordwände der offenen Wagen noch sehr weit getrieben werden kann. Aber auch die Kastenwagen können bedeutend belastet werden, da, wie gezeigt, da die allgemeine Einführung der durchgehenden Bremsung die bisher bestandene Notwendigkeit, für den Bremser über dem Wagendache genügend Raum zu lassen, entfällt, und das Dach daher bis an die obere Grenze des Lichtraumprofils gehoben werden kann. Der Normalwagen für Kohle, Erze u. s. w. hat heute schon eine Ladefähigkeit von 100.000 Pfund = 45 t und einzelne Bahnen besitzen heute schon Wagen mit einer Ladefähigkeit von 200.000 Pfund = 90 t, welche bei 18 t Eigengewicht einen Achsdruck von 27 t aufweisen. Demnächst sprechend sind auch schon Maschinen von 182 t Dienstgewicht (einschließlich Tender) in Gebrauch, wie die auch im Bilde vorgeführte „Decapod" der Atchison, Topeka & Sta. Fé R. R. Diese Maschinen sind, aber mit ihrem Ausmaße schon so nahe an der Begrenzung des Lichtraumprofiles, daß höchstens noch eine 15% Vergrößerung der Zugkraft möglich ist. Ingenieur Hodges hat demnach das höchst erreichbare Maschinengewicht auf etwa 217 t mit 32 t Achsdruck berechnet. Dies ist allerdings der Grenzfall; aber ganz allgemein wird man künftig mit Achsdrücken von fast 23 t rechnen müssen, was nicht nur für den Brückenbau, sondern auch für den Oberbau von einschneidender Wirkung ist.

Den Schluß des Vortrages bildete ein Besuch des Yellowstone Parks, des „Wunderland", wie ihn die Amerikaner mit berechtigtem Stolze nennen, mit seinen Geysern und heißen Quellen und seiner phantastisch gestalteten und gefärbten Landschaft, die einen unglaublichen Wildreichtum birgt.

Unter den Lichtbildern, zum Teile auch nach Aufnahmen des Bauraates Freiherrn v. Ferstel, befanden sich einige gelungene Tierstücke und einige sehr gelungene farbige Bilder der schönsten Partien des Yellowstone Parks.

Der Vortragende, ein bewährter Meister des Wortes, zeigte wieder eine seltene Gewandtheit in der abwechslungsreichen Schilderung des Landes der „Unbegrenzten Möglichkeiten" und reicher Beifall ertönte, als er die auch vom fachlichen Standpunkte bedeutungsvollen Ausführungen schloß. Der Präsident gab nur der Meinung des Auditoriums Ausdruck, als er in seinen Schlußworten dem Vortragenden Dank sollte und die Hoffnung aussprach, Herrn v. Enderes wieder bald am Vortragstische zu sehen.

Für den Schriftführer: Josef Fleischner.

Samstag, den 27. Jänner 1906, 8 Uhr abends findet ein **Vergnügungs-Abend** unter Beteiligung von Damen statt. Kunstkräfte ersten Ranges haben ihre Mitwirkung an demselben bereits zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Ergänzung einer Begünstigung.

Die aus Versehen vergessene Adresse zu der in Nr. 2 publizierten Begünstigung „Stefanie" lautet: I. Bez. Franzensring 22.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Blöcher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Personenhaltestelle Radausch.

Am 1. Jänner 1906 wurde die zwischen der Station Hostowitz und der Personenhalte- und Verladestelle Neuastl-Radausch im Km. 21·1 der Lokalbahn Hinter-Třeban-Loschowitz gelegene Haltestelle Radausch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrkarten-Ausgabe findet im Zuge statt, Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Die Erhöhung der Zwischenlagerungsgebühr für Schnittholz.

Die im Elbeumschlagstarife für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902 auf Seite 11 unter B mit 6 Heller für 100 kg festgesetzte Zwischenlagerungsgebühr wird mit Giltigkeit vom 1. März 1906 für Schnittholzsendungen auf 10 Heller für 100 kg erhöht

K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Giltig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Holland (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	⊙	⊙	⊙		⊙	⊙
Wien Whbf. . ab	1000	*920	1010	Paris . . . . ab	▲	935	845
Prag KFJB. . .	720	1		Basel	▲	730	640
Linz	1	1041	214	Holland . . .	830	1110	1230
Salzburg . . .	422	1	653	Genf	▲	1	1240
Bad Gastein . an	722	1630	955	Zürich	1648	1023	1
München . . .	1	1830	1040	Arlberg . . .	718	1	1
Innsbruck . .	1002	705	1248	Innsbruck . .	1	1	1
Arlberg . . .	1	1	1	Bad Gastein .	1	1	1
Zürich	1	1	1	München . .	1	1	1
Genf	1	1	1	Salzburg . . an	1	1	1
Holland . . .	1	1	1	Linz	1	1	1
Basel	1	1	1	Prag KFJB. . .	1	1	1
Paris	1	1	1	Wien Whbf. .	600	1	1

§ Wien Whbf. ab 920 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur im November und April. ‡ Über Winterthur—St. Margrethen.
‖ Vom 15. März 1906 ab 1215 nachm. ‖ Wien Whbf. an 720 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — München, Wien—Zürich—Basel (—Calais) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich. **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

⊙ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest)—Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Sachs (Rheintal); **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und von Basel nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — Zürich, zurück I. Klasse Paris — Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Sachs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

K. k. priv. Lebensversicherungs Gesellschaft Österreichischer Phönix in Wien.

Eingezahltes Aktienkapital . . . . . 2,400.000 Kronen.
Prämien- und Schadensreserven . . . . . 41,000.000 Kronen.
Versicherungsbestand . . . . . 156.000.000 „
Prämien-Einnahme . . . . . 5,450.000 „

Die Gesellschaft leistet Versicherungen auf das Leben des Menschen in allen üblichen Kombinationen als:

Versicherungen auf den Todesfall, sofort nach dem Ableben des Versicherten, zahlbar an dessen Hinterbliebene oder die sonstigen Begünstigten.

Versicherungen auf den Todesfall und gemischte Versicherungen mit Befreiung von der Prämienzahlung und eventueller Gewährung einer Leibrente bei eintretender Invalidität.

Versicherungen auf den Erlebensfall, Altersversorgung, Kinderaussteuer, zahlbar bei Erreichung eines bestimmten Alters an den Versicherten selbst.

Versicherungen von Leibrenten, Witwenpensionen und Erziehungsrenten zu den billigsten Prämien und unter den kulantesten Bedingungen, darunter speziell die Unanfechtbarkeit und Unverfallbarkeit der Polizzen, die Haftung auch für den Kriegsfall ohne besonderes Zuschlag, ferner Gestattung von Reisen und Aufenthalt auch, respektive in allen Ländern der Erde und Änderung des Berufes ohne jede Prämienentschädigung.

Auskünfte werden erteilt im Zentral-Bureau: Wien, I. Riemergasse 2 und bei sämtlichen Vertretungen im In- und Auslande. 503

Giltig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Eugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf

Wien—Passau—Venedig-Rom und Mailand-Genua.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—Prag.

Wien—Wiesbaden—Paris.

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wolfrathplatz 15.

Fahrbericht (ausführlicher Auszug, Erscheint am Anfang des Monats, Verkauf mit Fahrplänen in Tarifbureaus, Bahnhöfen und auch in allen Buch-, Zeitungs- und Kunsthandlungen erhältlich.

Die Nachdruck von § 22 Absatz 1 und 2 ist nicht gestattet.

Aulich-Uhren sind die besten!

Höchste Auszeichnungen und allen bezüglichen Ausstellungen.
Spezialitäten in Präzisionsuhren. 495

BRÜDER AULICH, Uhr- und Chronometermacher in Wien, XV., Neubaugürtel 14.
Erzeugung elektrischer Uhren für Eisenbahnwesen, Zeit-, Signal-, Wächter-, Kontrolle-, Personen- und Turnuhren. Grosses Lager in Taschen-, Pendel- und Wecker-Uhren. Alle Reparaturen prompt. Telephon 2442. Preisliste gratis und franko. Lieferanten der k. k. Staatsbahnen u. mehrerer Eisenbahn-Direktionen.

Firma gegründet 1851.

PAGET, MOELLER & HARDY.

J. George Hardy
Arthur Baumann
Patentanwälte
Wien, I., Riemergasse 13.
Telephon Nr. 5200 — Telegramm-Adresse: Paretmeier.

497

Emil Henricot-Werke

in Court St. Etienne, Belgien.

Ausstellung Prag 1905: Goldene Medaille. 501a

Vertreter für Österreich:

ARTHUR GOBIET, Prag-Karolinenthal.

Gußstahl für Eisenbahnmaterial.

Spezialitäten: Schmierbüchse und Buffer aus Gußstahl.

Patentierte Vorrichtung zum Hochheben der Eisenbahnwagenachse, System Citta & Fasch.

Einladung zur Besichtigung

von Sauggasanlagen, gefeuert mit Brennstoffabfällen, gleich vorzüglich geeignet zum Kraftbetriebe wie zum Lichtbetriebe.

Unternehmung für Kraft- und Lichtanlagen P. Hock, Wien, IX. Nussdorferstraße 7.

Digitized by Google

Inspektor Rank, Inspektor Jellinek, Ober-Inspektor Muschweck, Ober-Landesgerichtsrat Dr. Neumann, Direktor Dr. Winkler, Regierungsrat Dr. Egger, Advokat Dr. Graf, Professor Dr. Pollak, Handelskammerrat H. Winde, Sektionsrat Dr. Seidler und Abgeordneter Dr. Licht. — Wie gesagt — eine lange Reihe glänzender Namen!

CLUB-NACHRICHTEN.

Theatervorstellung. Um unserem geschätzten Clubpublikum eine besondere Überraschung zu bereiten, veranstaltete Mittwoch, den 20. Dezember 1905, das Geselligkeitskomitee unter Führung seines um den Club so sehr verdienten Obmannes R. Mansch eine Theatervorstellung unter Mitwirkung von hühnensicheren Clubmitgliedern. Die Idee fand großen Anklang, denn der Saal des Kaufmännischen Vereines war zum Erdrücken voll, selbst die Galerien waren dicht besetzt. Zur Aufführung gelangten drei Einakter. Im Lustspiel „Ein delikater Auftrag" seichneten sich Baronesse Mayer (als Frau von Chatenay) und Fräulein Elsa Friedel (als Barietta; ebenso durch treffliche Auffassung ihrer Rollen als durch soböne Erscheinung aus. Das Clubmitglied Herr Krawani überraschte durch sein ausgezeichnetes Spiel, das den ehemaligen Jünger Thaliens unschwer erkennen ließ. In der meines Erachtens etwas zu langen Burleske „Ich habe keine Zeit" brillierten die Herren Dr. Markowitz und Alfred Holz (Harfenvirtuose Holy) und fanden nebst Herrn Wurm beim Publikum beifällige Aufnahme. Das Grandjean'sche Lustspiel „Ein Hut" errang den größten Applaus. Eine, dank seiner künstlerischen Veranlagung, geradezu glänzende Leistung bot Herr Rosenberg, als Diener Amadé. Des Genannten beispiellose Lustigkeit, sowie das amüsante Spiel seiner liebenswürdigen Partnerin Fräulein Helene Bibl und der überaus feschen Stubenkatze Fräulein Olly Herbst erregten im Publikum förmliche Lachkrämpfe. Mit großem Lobe müssen auch Herr Dr. Wiener (als elegant. Bertier), Herr Dr. Czeil und Dr. Markowitz genannt werden. Selbst der Uhrmacher, welcher durch Herrn Schweighofer — wohl dem Namen entsprechend — schweigsam dargestellt wurde, hatte die Lacher auf seiner Seite. Die Regie und Oberleitung lag in den bewährten Händen des Burgtheatermitgliedes Prof. Karl Baumgartner. Wohl nur deshalb erscheint es erklärlich, daß nach so wenigen Proben so Vorzügliches von Dilettanten geleistet werden konnte. Die Hauskapelle war unermüdlich und bei den „Wiener Walzer"-Weisen blieben unsere Gäste noch lange nach Mitternacht in animierter Konversation beisammen. Ein Täuschen machte den Kehraus. Herr Mansch kann auf das volle Gelingen des I. Theaterabends mit Recht stolz sein. Vivat sequens! Dr. Ludler.

Silvesterfeier. Mit einer überaus gelungenen, an künstlerischen Vorträgen reichen Silvesterfeier schloß der Club seine geselligen Veranstaltungen im abgelaufenen Jahre. Fräulein Schweitzer brachte zunächst Liszt „Liebestraum", dann den „Frühlingswalzer", endlich Salpensofs „Elfentanz" musterhaft zum Vortrage. Das rühmlichst bekannte Künstler-Ehepaar Longo gab köstliche Proben heiterer Vortragskunst zum Besten. Der k. und k. Hofmusiker Madensky spielte einige Stücke von Nendl und Werke eigener Komposition, welche von dem zahlreich anwesenden kunstsinnigen Publikum mit lebhaftem Beifalle aufgenommen wurden. Des weitern erregte das langjährige geschätzte Clubmitglied, Herr Oberinspektor Kowy, durch den Vortrag mehrerer aktueller Schlager größte Heiterkeit und erntete hiefür stürmische Applausszenen. Mit seinem prächtigen Stimmitteltnng sodann der Hofopernsänger Bornttau u. a. das „Preislied" aus den „Meistersingern" vor. Den Höhepunkt der Beifallsfreude errang aber das Mitglied des Bürgertheaters, Herr Strehinger, durch die gelungene Rezitation einiger Humoresken Roseggers. Bei dampfendem Punsch hielt sodann unser hochgeschätzter Herr Präsident Se. Exzellenz Dr. v. Wittek den sehr beifällig aufgenommenen Silvesterspeech, der für die Clubleitung, das Geselligkeitskomitee, die Clubmitglieder und Gäste viel Schmeichelhaftes enthielt und in ein Hoch „1906" ausklang. Den Schluß der Vorträge machte die Produktion des Illusionisten Alfonso, der durch seine ganz brillanten neuen Kunststücke alles in Atem erhielt. — Lebhaften Zuspruch fand die mit Treffern reich ausgestattete Tombola, um welche sich neben mehreren anderen Herren des Vergnügungskomitees, besonders die Clubmitglieder Herr Oberrevident Louis Handofsky und Herr Offizial Adolf Rainer verdient gemacht haben. Dr. Hanler.

Bericht über die am 2. Jänner 1906 stattgefundene Clubversammlung. Der Vorsitzende, Präsident Exzellenz Dr. von Wittek begrüßt die zahlreich besuchte Versammlung, in der sich viele Damen befanden, mit folgenden Worten:

Ich beehre mich bismit ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Der für die nächste, am Dienstag den 9. Jänner halb 7 Uhr abends angesetzt gewesene Vortrag des Herrn Dr. Julius Miesler, Direktors der Siemens & Halske A.-G.: „Über Neuerungen auf dem Gebiete des Fernsprechwesens" mußte wegen dienstlicher Verhinderung des Vortragenden auf Dienstag den 30. Jänner verschoben werden.

Dafür wird am 9. Jänner Herr Anton Frohs (in Firma Stefan von Götz & Söhne) technische Neuheiten auf dem Gebiete des Oberbaues und des Verkehrswesens vorführen.

Heute hält Herr Bruno Ritter von Enderes, k. k. Ober-Ingenieur im Eisenbahnministerium einen Vortrag: „Über den fernen Westen", und wird seinen Vortrag durch Lichtbilder erläutern. Dieser Vortrag bildet die Fortsetzung des unter dem gleichen Titel am 7. Februar 1905 von Herrn Ober-Ingenieur von Enderes gehaltenen Vortrages.

Der Vortrag führte das Auditorium durch die Straßen San Franciscos, an der pacifischen Küste nordwärts nach Portland und Seattle und dann in den Yellowstone Park. Nach einem kurzen Rückblicke auf das Entstehen und Wachsen San Franciscos folgte ein Besuch des eigenartigsten Teiles der Stadt, des Chinesenstadt. Eine Reihe von Lichtbildern unterstützte das gesprochene Wort. Der Vortragende wandte sich dann einem fachlichen Gegenstande zu, indem er das Bestreben der großen amerikanischen Bahnen beleuchtete, möglichst große Lasten in einen einzigen Zuge zu vereinigen. Daraus folgt, da Zugslänge und Lichtraumprofil als unveränderliche Größen gegeben sind, die Erhöhung des Ladegewichtes der einzelnen Wagen, welche durch Erhöhung der Bordwände der offenen Wagen noch sehr weit getrieben werden kann. Aber auch die Radsatzwagen können bedeutend ladefähiger gemacht werden, da die allgemeine Einführung der druckgehenden Bremsung die bisher bestandene Notwendigkeit, für den Bremser über dem Wagendache genügend Raum zu lassen, entfällt, und das Dach daher bis an die obere Grenze des Lichtraumprofils gehoben werden kann. Der Normalwagen für Kohle, Erze u. s. w. hat heute schon eine Ladefähigkeit von 100.000 Pfund = 45 t und einzelne Bahnen besitzen heute schon Wagen mit einer Ladefähigkeit von 200.000 Pfund = 90·7 t, welche bei 18 t Eigengewicht einen Arbeitszug von 27 t zu befördern vermögen. Dementsprechend sind auch schon Maschinen von 182 t Dienstgewicht (einschließlich Tender) in Gebrauch, wie die auch im Bilde vorgeführte „Decapod" der Atchison, Topeka & Sta. Fé R. R. Diese Maschinen sind, aber mit ihrem Ausmaße schon so nahe an der Begrenzung des Lichtraumprofiles, daß höchstens noch eine 15%ige Vergrößerung der Zugkraft möglich ist. Ingenieur Hodges hat demnach das höchste erreichbare Maschinengewicht auf etwa 217 t mit 32 t Achsdruck berechnet. Dies ist allerdings der Grenzfall; aber ganz allgemein wird man künftig mit Achsdrücken von fast 23 t rechnen müssen, was nicht nur für den Brückenbau, sondern auch für den Oberbau von einschneidender Wirkung ist.

Den Schluß des Vortrages bildete ein Besuch des Yellowstone Parks, des „Wonderland", wie ihn die Amerikaner mit berechtigtem Stolze nennen, mit seinen Geysern und heißen Quellen und seiner phantastisch gestalteten und gefärbten Landschaft, die einen unglaublichen Wildreichtum birgt.

Unter den Lichtbildern, zum Teile auch nach Aufnahmen des Baurates Freiherrn v. Ferstel, befanden sich einige gelungene Tierstücke und einige sehr gelungene farbige Bilder der schönsten Partien des Yellowstone Parks.

Der Vortragende, ein bewährter Meister des Wortes, zeigte wieder eine seltene Gewandtheit in der abwechslungsreichen Schilderung des Landes der „Unbegrenzten Möglichkeiten" und reicher Beifall ertönte, als er die auch vom fachlichen Standpunkte bedeutungsvollen Ausführungen schloß. Der Präsident gab nur der Meinung des Auditoriums Ausdruck, als er in seinen Schlußworten dem Vortragenden Dank zollte und die Hoffnung aussprach, Herrn v. Enderes wieder bald am Vortragstische zu sehen.

Für den Schriftführer: Josef Fleischner.

Samstag, den 27. Jänner 1906, 8 Uhr abends findet ein **Vergnügungs-Abend** unter Beteiligung von Damen statt. Kunstkräfte ersten Ranges haben ihre Mitwirkung zu demselben bereits zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Ergänzung einer Begünstigung.

Die aus Versehen vergessene Adresse zu der in Nr. 2 publizierten Begünstigung „Stefanie" lautet: 1. Rez. Franzensring 22.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hlischer.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Personenhaltestelle Radausch.

Am 1. Jänner 1906 wurde die zwischen der Station Hostowitz und der Personenhalte- und Verladestelle Nenasti-Radausch im Km. 21·1 der Lokalbahn Hinter-Třeban-Loschowitz gelegene Haltestelle Radausch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrkarten-Ausgabe findet im Zuge statt, Gepäck wird im Nachnahmewege abgefertigt.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Die Erhöhung der Zwischenlagerungsgebühr für Schnittholz.

Die im Elbeumschlagstarife für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902 auf Seite 11 unter B mit 6 Heller für 100 kg festgesetzte Zwischenlagerungsgebühr wird mit Giltigkeit vom 1. März 1906 für Schnittholzsendungen auf 10 Heller für 100 kg erhöht

K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Giltig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Mailand (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	◇	◇	◇		◇	◇
Wien Whbf. ab	1000	*855	1610	Paris . . . . ab	▲	845
Prag Kf.J.B. „	720			Basel . . . . „	705	605
Linz . . . . „	133	1011	214	Mailand . . . „	630	1115
Salzburg . . „	422	1 32	455	Genf . . . . „		1245
Bad Gastein . an	722	1620	955	Zürich . . . . „	1648	1023
München . . „	750	1650	1040	Meran . . . . „	718	1 1206
Innsbruck . . „	1002	705	1248	Innsbruck . . „	258	620
Meran . . . „	736	117	926	Bad Gastein . „	550	1010
Zürich . . . . an	628	210	852	München . . „	555	1 1016
Genf . . . . „	105	825	810	Salzburg . . an	930	1245
Mailand . . . „	310	1 1 30	1 1 45	Linz . . . . „	1 1 32	1 1 57
Basel . . . . „	912	412	1 1 39	Prag Kf.J.B. „		
Paris . . . . „	545	1 1 33	740	Wien Whbf. „	600	430

‡ Wien Whbf. ab 830 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur im November und April. ? Über Wiener-Neustadt—St. Margarethen.
! Vom 15. März 1906 ab 1215 nachm. ‖ Wien Whbf. an 720 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein. III. Klasse zwischen Wien—Zürich. **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langen, zwischen Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—)Wien—Basel—Paris. III. Klasse zwischen Wien—Bocke (Rheintal); **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und Wien—Basel nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Bocke (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

☐ K. k. priv. Lebensversicherungs-Gesellschaft

Österreichischer Phönix

in Wien.

Eingezahltes Aktienkapital 2,000.000 Kronen.

Prämien- und Schadenreserven	41,000.000 Kronen.
Versicherungsbestand	156,000.000 „
Prämien-Einnahme	5,450.000 „

Die Gesellschaft leistet Versicherungen: auf das Leben des Menschen in allen thinkbaren Kombinationen als:

Versicherungen auf den Todesfall, sofort nach dem Ableben des Versicherten, zahlbar an dessen Hinterbliebene oder die sonstigen Begünstigten.

Versicherungen auf den Todesfall und gemischte Versicherungen mit Befreiung von der Prämienzahlung und eventueller Gewährung einer Leibrente bei eintretender Invalidität.

Versicherungen auf den Erlebensfall, Altersversorgung, Kinderaussteuer, zahlbar bei Erreichung eines bestimmten Alters an den Versicherten selbst.

Versicherungen von Leibrenten, Witwenpensionen und Erziehungsrenten zu den billigsten Prämien und unter den kulantesten Bedingungen, darunter speziell die Unfallsicherheits- und Unverfallbarkeit der Polizzen, die Haftung auch für das Kriegsfall ohne besonderen Zuschlag, ferner Gestattung von Reisen und Aufenthalt auch, respektive in allen Ländern der Erde und Änderung des Berufes ohne jede Prämienaenderung.

Auskünfte werden erteilt im Zentral-Bureau: Wien, I. Riemergasse 2 und bei sämtlichen Vertretungen im In- und Auslande. 553

Giltig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

Wien Postsalon Venedig Rom und Mailand Genua.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—Prag.

Wien—München—Paris.

Wien—Eger—Cassel—Köln—Aachen.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.
Technisch-Fabrikalisches Atelier, Erbauung von Aktenschränken, Verkauf von Fabrikaten in Tannenholz, Linoleum und auch in allen Tischler-Technischen Fabrikaten. Preislisten und Kostenanschläge gratis.
Das Bureau von 8 bis Abends von 3 bis 7 Uhr und durch Telefonverbindung im Stadtbureau besetzt.

Aulich-Uhren sind die besten!

Höchste Auszeichnungen auf allen beschickten Ausstellungen.
Spezialitäten in Präzisionsuhren. 406

BRÜDER AULICH, Uhr- und Chronometermacher in WIEN, XV., Neubaugürtel 11.
Erzeugung elektrischer Uhren für Eisenbahnzwecke, Zeit-, Signal-, Wächter-, Kontrole-, Personen- und Turmuhren, Grösste Lager in Taschen-, Pendel- und Wecker-Uhren. Alle Reparaturen prompt. Telephon 3542. Prämiirte gratis und franko. Listen daten der k. k. Staatsbahnen u. mehrerer Eisenbahn-Direktionen benützt.

Firma gegründet 1851.

PAGET, MOELLER & HARDY.

J. George Hardy

Arthur Baumann

Patentanwälte

Wien, I., Riemergasse 13.

Telephon Nr. 5200 — Telegramm-Adresse: Pagetmeier.

497

Emil Henricot-Werke

in Court St. Etienne, Belgien.

Ausstellung Prag 1905: Goldene Medaille. 501a

Vertreter für Österreich:

ARTHUR GOBIET, Prag-Karolinenthal.

Gebstahl für Eisenbahnmaterial.

Spezialitäten: Schmierbüchse und Buffer aus Gußstahl.

Patentierte Vorrichtung zum Hochheben der Eisenbahngeleise, System Otto & Fesch.

Einladung zur Besichtigung

von Sauggasanlagen, gefeuert mit Brennstoffabfällen, gleich vorzüglich geeignet zum Kraftbetriebe wie zum Lichtbetriebe.

Unternehmung für Kraft- und Lichtanlagen P. Hock, Wien, IX. Nussdorferstraße 7.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefsgasse 4. Budapest, Innsbruck, Burggraben 31. Lemberg, Waliwa 11 etc.

VIII/1, Langegasse Nr. 1 Zentrale. **WIEN** I. Graben, Palais Equitable Stadt-Niederlage.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 491

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen. 514

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien - Budapest

XX. Bez., Gießmanngasse 2. b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleissperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den **Bahnbau, Bahnerhaltungs-** und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wian Telephon.

„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Oppangasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser- Abort- und Kanalisierungen. Kominaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Beschreibungsblätter auf Wunsch gratis und franko.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Neblatorsignale, Wassermesser, Minuteure, Signalapparate, Kohlen-Blitzableiter, Elementbau. 441

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1958. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 479

Reservefond d. Anst.: K 8,245,414, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,781 823.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842.

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Deckert & Homolka

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installatiers I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation & Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-, Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 548

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsverpfändung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche taxe Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß der Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für dieses seitens der Bank gebotenen Vorteil ist allerdings ein mäßiges Sicherheitsdeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Ertheilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 510

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Porsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hillesher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 365. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.098. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

Nº 4. Wien, den 22. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser

ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist 503

HYDROCHROMIN

schön **streichfertig** und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—L.

Leopolder & Sohn

Wien, III./1. Erdbergstrasse 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Central-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 239

Präzisions-Uhren sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Badellett, Schaffhausen u. s. w. Jede Uhr ist mit Fabriksertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben!

Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 6 bis 500. Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.

Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

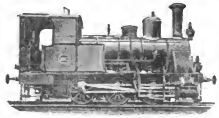
Leuchttag & Seidenstein

Wien, III/4. 404

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige **Lokomotiven** jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.



Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 420

Josefsthaler Gummi- u. Asbestwarenfabrik

Kommanditgesellschaft MOOR & Co. WIEN, IX. Liechtensteinstraße 53.

Export nach allen Staaten!

Original-Dichtungsplatte

„MOORIT“

Prämiiert bei der Allgemeinen Deutschen Ausstellung Aussig 1903. Staatspreis bei der Spiritus-Ausstellung Wien 1904.

Echt nur mit registrierter Schutzmarke und durchlaufendem Walzendruck.

Anerkannt beste **Original-Dichtungsplatte** für hohe Dampfspannungen und überhitzten Dampf.

Referenzen und Anerkennungsschreiben allererster Werke.

Prospekte und Muster auf Verlangen gratis und franko. 505

Digitized by Google

Den Mitgliedern des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

bestens empfohlene Firmen:

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN
I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kesselwagen und Lowrys, Milch- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weinstransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoire (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 449

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

Lacke, Farben- und Ölfarbenmühlen
BECK, KOLLER & Co.
WIEN
I. Schellinggasse 16.
447

Gegründet 1836.

Uniformen u. -Sorten für Bahnbeamte und Diener
empfiehlt zu billigsten Preisen

Neu! Pluvius Sommerkappe, 80 Gramm Gewicht, wasserdicht imprägniert, formhaltend, Septim-Dienstkappe, wasserdicht, waschbar. Prachtausführung gratis und franko. 448

Josef Zimbler
WIEN, VII/2 Burggasse 33.

JOSEF SCHATZ, Gravier- u. mechan. Anstalt. Kautschukstempiglien-Erzeugung.
WIEN, XVIII/3. Hödenzgasse 64. 479
Spezialist für Stationsausrüstung mit Komposteuren, Normalrädervstempel, Hammerteuren, Amtssiegeln, Stahlpunzen, Brennstempeln.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Fußbodenfabrik **Baiersdorf & Blach**
Fabrik: XI. Kaiser-Ebersdorf, Elsnergasse Nr. 6, Telephon Simmering 46. 446
Bureau: I. Kolowratring 9, Telephon 1364.

Fr. Křižík Elektrotechnische Fabrik, Prag-Karolinenthal, Königsstr. 121, Telephon 1200. Filiale: Wien, VII/2 Lindengasse 24, Telephon 1200. Bau Zentralstationen für elektr. Beleuchtung, elektr. Bahnen, elektr. Stadt- u. Vollbahnen (nach eigenem System) mit Oberleitung eff. Stromzuführung im Niveau, Kraftübertragung für Fabriken etc. Erzeugt Gleichstrom- u. Wechselstrom-Generatoren u. Motoren m. hohem Leistungsfaktor, Bogenlampen eig. Pat., Mefs-, Kontroll- u. Blockapp. etc. Eig. Lusterfab. 461

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.

Uhrschlüssel Diamanten

f. Kettenfabriken, zum Zuttern u. Spaltfeilen von Papier-Kalender, Porzellan- u. Achatsiegeln u. s. w. liefert die Firma 1510

L. Puschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 15. U/7.
Preisl. u. Gutachten gratis u. franko.

Felix Blažíček
Wien, V. Straußengasse 17.
FABRIK
für
Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände
510
Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußwaren, verschmiedet Röhrenguß nach stehender Methode für Wasser, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzeisen(al und zwar: Stab- und Façoneisen, Band- und Winkeleisen, Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Weichenstellen-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufstellung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas gewinnbare, elektrisch geschweißte und nachmals geprefte Schweißeisen, stumpf und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 497

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842.

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen.
Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Geblüse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Firma gegründet 1851.

PAGET, MOELLER & HARDY.

J. George Hardy
Arthur Baumann
Patentanwälte
Wien, I., Riemergasse 13.
Telephon Nr. 5209 — Telegramm-Adresse: **Pagetmeler.**
497

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN
I. Freyung 3.
551

Lichtpausen
aller Art, schön, rasch und billiger wie überall bei 142
G. A. OESTERREICHER
Wien, VIII. Lerchenfelderstraße 45
— Telephon 19 81. — Lieferant mehrerer Eisenbahn-Direktionen.

Neueste patentierte elastische 469
STAHLDRAHT-MATRATZE
von
Hutter & Schrantz
k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Stahlwaren-Fabrikanten
Wien, VI/2 Windmühlgasse 18.
Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch.
Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 4. Wien, den 22. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Vortrags-Ordnung für die restliche Saison. Der Bau des Simplontunnels und dessen Bedeutung. Von C. J. Wagner. (Fortsetzung.) Fortbildungsschule des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine. Monats-Chronik Dezember 1905. — Chronik: Alkoholenthaltung und Versicherung. Nichtabwiegen der Stückgüter. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn. — Literatur: Österreichisches Kursbuch. Deutscher Eisenbahn-Kalender 1906. Neueste Erfindungen und Erfahrungen. — Club-Nachrichten: Ankündigung des Vergnügungs-Abends. Neue Begünstigungen.

Clubversammlung: Dienstag, den 23. Jänner 1906, $1/_2 7$ Uhr abends. Projektions-Vortrag des Herrn Leopold Ebert, Mitglied des Camera-Club: *„Aufnahmen aus Alt-Wien“.*

Zu diesem Projektionsvortrage haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Vortrags-Ordnung für die restliche Saison:

23.	Jänner	Projektions-Vortrag (auch für Damen), Herr Leopold Ebert, Mitglied des Camera-Club: *„Aufnahmen aus Alt-Wien“.*
30.	„	Vortrag, Herr Dr. Julius Miesler, Direktor der Siemens & Halske A.-G.: *„Über Neuerungen auf dem Gebiete der Schwachstromtechnik mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen“.*
6.	Februar.	Vortrag, Herr Robert von Reckenschuß, Professor an der technischen Hochschule: *„Über die Simplonbahn“.* (Mit Lichtbildern.)
13.	„	Vortrag auch für Damen, Herr Maximilian Stein, Sekretär der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über: *„Japanische Märchen“.* (Mit Lichtbildern.)
20.	„	Vortrag, Herr Hermann Strach, Ober-Revident der k. k. österreichischen Staatsbahnen: *„Über die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete des Verkehrswesens“.*
6.	März.	Vortrag, Herr Dr. Adolf Jolles, Dozent am k. k. technologischen Gewerbe-Museum: *„Über die wichtigsten Grundsätze der Ernährung“.*
13.	„	Vortrag, Herr Eduard Schleichl, Ober-Ingenieur der Siemens & Halske A.-G.: *„Über die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau“.* (Mit Lichtbildern.)
20.	„	Vortrag (unbestimmt).
27.	„	Generalversammlung.
3.	April	Laternen-Abend.

Der Bau des Simplontunnels und dessen Bedeutung.

Von Ingenieur C. J. Wagner, k. k. Regierungsrat.
(Fortsetzung.)

Die von der Südseite kommenden Gäste waren etwas zu früh an dem eisernen Tore angelangt und mußten dort in einer Temperatur von 36° C länger verweilen, was bei einigen von solchem Einflusse war, daß sie sehr angegriffen zutage gelangten.

Um 12 Uhr mittags wurde das Tor geöffnet, die Musikkapellen spielten die „Marcia Reale“ und die schweizerische Nationalhymne.

Die Begrüßung war eine überaus herzliche und manche Träne konnte in dem Auge eines altbewährten Mannes beobachtet werden. Langsam bewegten sich die dicht aneinander gedrängten Festgäste, zirka 300 Personen, vor, wobei die Temperatur bedeutend stieg, weil auch die wärmere Luft von der Südseite nachströmte und die Luft an der Nordseite von den Ventilatoren angesaugt wurde. Die Festgäste bestiegen sodann den Zug und wurden bis zur Betriebsausweiche des Tunnels zurückgeführt, wo ein Altar errichtet war, vor den sich der Bischof von Sitten im vollen Ornate stellte.

In einer längeren Ansprache dankte der Bischof vor allem der Unternehmung für die Einladung, welche von dem an seiner Religion innig hängenden Walliservolke freudig begrüßt wurde. Der Redner ehrte sodann die Männer, welche während der Erfüllung ihrer Aufgabe gestorben sind, namentlich den genialen Brandt. Er segnete hierauf den Tunnel, von dem Wunsche beseelt, daß er zur Annäherung und zum Glücke der Völker beitrage.

Nach dieser Zeremonie fuhren die von Süden gekommenen und ein Teil der von Brieg eingetroffenen Gäste nach Brieg, während der zweite Teil derselben die Reise nach Iselle fortsetzte und später nach Brieg wieder zurückkehrte.

Um 8 Uhr abends fand dann im neuen Bahnhofgebäude das Bankett statt, an dem gegen 300 Personen teilnahmen.

Digitized by Google

Unter den Festgästen befanden sich: Bundesrat J. Zemp, der italienische Gesandte in Bern, Graf Magliano, General Stevani, Monsignore Abbet, der Präfekt von Novara, Musso, Senator Hugo Brandt, Prinz Roland Napoleon, Monsignore Vicario, Graf Boromeo, die internationalen Experten des ausgeführten Tunnelprojektes, Senator G. Colombo (Mailand), Regierungsrat C. J. Wagner (Wien), Ingenieur F. Fox (London), die Abgeordneten Falconi und Cuzzi, der Präsident des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, v. Arx, die Vertreter der Direktion des ersten Eisenbahnkreises, der Provinzbehörden von Novara und Gemeindebehörden von Iselle, der Walliser Kantonalbehörden, der Gemeindebehörde von Brieg und das technische Personal des Eisenbahnkreises und der Bauunternehmung.

Die Leitung des Unternehmens, geführt vom Nationalrat Sulzer-Ziegler, Oberst Locher und Ingenieur Brandau, machte die Honneurs. Jedem der Festgäste wurde eine silberne Gedenkmünze und eine Festschrift überreicht.

Bei dem Bankette hat zuerst Nationalrat Sulzer-Ziegler das Wort zur Begrüßung der Gäste ergriffen und sprach allen denen, die direkt oder indirekt zum Gelingen des großen Werkes das ihrige beigetragen haben, vorab den Ingenieuren und Arbeitern, den Dank der Unternehmung aus. Redner gedachte der vielen Schwierigkeiten, die der Unternehmung bei der Ausführung des Werkes begegnet sind, und der Mitwirkenden, die seit Beginn der Arbeit vom Tode dahingerafft wurden, in erster Linie des Mitgliedes der Unternehmung, Brandt.

Er dankte den schweizerischen und italienischen Behörden für ihr Entgegenkommen und brachte sein Hoch der französischen Schweiz und den Simplon-Kantonen.

v. Arx entbot im Namen der Verwaltungsbehörde der Bundesbahnen allen denjenigen, die am Unternehmen beteiligt waren, seinen Dank. Er brachte sein Hoch den genialen Leitern des Simplon-Unternehmens, sowie den Arbeitern, ohne deren zähes Schaffen das Endziel niemals erreicht worden wäre.

Es sprachen noch Croza, Oberinspektor im Ministerium für öffentliche Arbeiten, Bundesrat Zemp, der besonders der internationalen Experten gedachte, und Monsignore Vicario. Präsident Seiler überreichte sodann im Namen der Stadt Brieg den Leitern der Unternehmung je einen silbernen Becher.

Es ergriffen noch das Wort: der Deputierte Falconi, der Direktor des ersten Kreises der schweizerischen Bundesbahnen, Colombo, welcher der Simplon-Bauleitung eine goldene Medaille überreichte, im Namen der Walliser Regierung Depreux, für die Waadtländer Regierung Decoppet, für die Universitäten Zürich, Genf, Lausanne und Basel Prof. Dr. Died, Rektor der Universität Lausanne, der zugleich verkündete, daß die Universität in Basel Prof. Rosemund, Ingenieur Prestel und Ingenieur Brandau, die Universität in Zürich Oberst Locher, die Universität in Genf Nationalrat Sulzer-Ziegler sowie Prof. Rosemund und endlich die Universität in Lausanne Ingenieur v. Kager und Prof. Rosemund zu Doktoren der Philosophie honoris causa ernannt hätten.

Diese besondere Auszeichnung rief einen wahren Jubel unter allen Festgästen hervor und sie kennzeichnet die freie Auffassung der Verdienste der Techniker seitens der obersten Stufe der Gelehrsamkeit der Schweiz.

Bei der maschinellen Bohrung der Sohlenstollen des Simplon-Tunnels waren ausschließlich hydraulische Drehbohrmaschinen „System Brandt“ in Verwendung, welche mit Druckwasser von 70—110 Atm. angetrieben wurden.

Die Bohrmaschine „System Brandt“, Fig. 7 und 8, hatte eine zweifache Arbeit zu verrichten; sie hat den Bohrer gegen das Gestein zu pressen und ihm eine drehende Bewegung zu geben, so daß der Bohrer in den Felsen eingreift und ihn zerbricht.

Der Bohrer wird vorgeschoben durch den Zylinder *L*, welcher beweglich ist, über den fixen Kolben *S*. Der Bohrer ist am Ende des Zylinders angeschraubt, der fixe Kolben ist mit dem Gestell der Maschine mittels Bolzengelenkes verbunden. Das Druckwasser, welches von doppeltwirkenden Pumpen zugeführt wird, tritt in die Bohrmaschine durch das Übergangsglied *A*, durchläuft die Aufnahmshülse, dann den Dreiweghahn *Z*, um sich durch das Rohr *J* in den Raum zwischen der großen Vorderfläche des festen Kolbens und des Bohrerträgers zu ergießen, oder auch durch das Rohr *K* in die entgegengesetzte Ringkammer zwischen dieselben Kolben *L* und *S* zu fließen. Die Vor- und Rückwärtsbewegung des bohrertragenden Kolbens ist also durch die Bewegung des Hahnes *Z* bedingt, mit dessen Hilfe man abwechselnd die notwendige Verbindung mit dem Ausströmrohr und jener Seite des Kolbens herstellt, auf welcher das Wasser keinen Druck ausübt. Der Wasserdruck auf die große Kolbenfläche und auf das Ende des bohrertragenden Zylinders ist dem Werkzeugende durch Vermittlung seines Schaftes übertragen. Der Regulator gestattet, den Wasserdruck je nach der Abnützung der Bohrerzähne und der Gesteinshärte zu regulieren. Die drehende Bewegung wird dem Bohrer durch den aus zwei gekuppelten Zylindern bestehenden Motor erteilt, welcher am Maschinenrahmen angeschraubt ist. Das Wasser tritt in die beiden Zylinder *C* und *D* durch die Öffnung *B*. Jeder Motorkolben wirkt auch als Verteilungskasten des anderen Kolbens, um demselben die abwechselnde Bewegung zu übertragen. Diese Kolben bewegen die Schraube ohne Ende *F* und das Zahnrad *Q*, welches am Zylindermantel *R* des Bohrerträgers befestigt ist und somit diesen in Drehung versetzt. Dieser Mantel *R*, welcher durch lange Nieten mit dem Bohrzylinder fest verbunden ist, überträgt dem Schafte und dem Bohrstahle eine drehende Bewegung, welche von der Vorwärtsbewegung unabhängig ist. Durch seine Drehung dringt der Bohrstahl immer weiter vor, bis er am Ende seiner geradlinigen Bewegung angelangt ist. Kehrt man

Digitized by Google

Hydraulische Bohrmaschine von Brandt. Modell 1897.

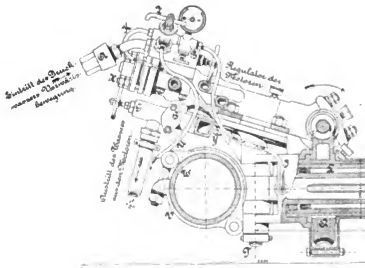


Fig. 7. Längsschnitt in ein Fünftel.

A = Anschluß zur Druckwasserleitung (Schlauchgelenk).
B = Wassereinlaßgehäuse.
C = Linker Arbeitszylinder.
D = Rechter Arbeitszylinder.
E = Arbeitskolben.
F = Verteilungsschieber.
G = Ablaßhahn.
H = Rohr zur Leitung des Spülwassers in das Bohrloch.
I = Leitung zur Vorbewegung des Bohrerträgers.
K = Leitung zur Rückbewegung des Bohrerträgers.
L = Zylinderischer Bohrerträger (Vorschubzylinder).

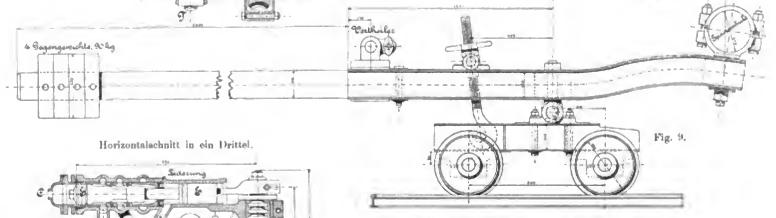


Fig. 9.

Wagen für vier Bohrmaschinen in ein Zehntel.

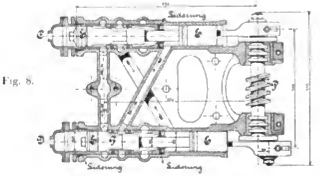


Fig. 8. Horizontalschnitt in ein Drittel.

M = Bohrkopf zum Einsetzen und Ausnehmen des Bohrgestänges.
N = Bohrgestänge.
O = Bohrer.
P = Antriebschnecke.
Q = Schnecken-Zahngetriebe.
R = Befestigungshülse für das Getriebe.
S = Fester Zylinder oder Vorschubkolben.
T = Bolzengelenke.
U = Wasserablaufrohr für den Hubwechsel.
V = Spannbügel für die Spannsäule.
W = Spannsäule.
X = Stopfbüchsenschrauben für die Zylinderdichtung.
Y = Einstellung des Kolbens der Spannsäule.
Z = Umsteuerungshahn für den Hubwechsel.

Digitized by Google

die Stellung des Hahnes Z um, so entweicht das im Zylinder vor dem festen Kolben befindliche Wasser und der Druck wirkt auf die kleine ringförmige Oberfläche hinter dem Zylinder, so daß der Bohrstahl aus dem Bohrloch gezogen wird. Nach dem Aufbringen einer Verlängerung auf dem Bohrerschaft ist die Bohrmaschine wieder zur Aufnahme und Fortsetzung der Arbeit bereit.

Die Geschwindigkeit mit welcher der Bohrer vordringt, hängt von der Natur des Gesteins ab und wird vom Hahne B geregelt. Das Wasser entweicht durch ein beiden Zylindern gemeinsames Rohr; mit Hilfe des Hahnes G kann ein Teil des Wassers durch das Kupferrohr in den fixen Kolben S und von da ins Innere des Bohrstahles geführt werden. Durch das Entweichen dieses Wassers zwischen den Bohrzähnen und aus dem Bohrloche wird der Bohrschutt weggeschwemmt und gleichzeitig werden die Bohrerspitzen abgekühlt, welche sich sonst bei der Drehung unter hohem Drucke stark erhitzen würden. Man baute zwei Typen, eine leichtere mit 30 *cm* und eine schwerere mit 60 *cm* Vorrückung.

Die mechanische Bohrung erfolgte mit drei Drehbohrmaschinen und es gelangten erst ab 1903 von der Südseite aus vier Bohrmaschinen zur Verwendung, welche auf der Spannsäule des Bohrwagens, Fig. 9, befestigt wurden.

Zur Beseitigung der Sprengschuttmassen bediente man sich der direkten Verladung des Schuttes in möglichst niedrig gebauten Förderwagen. Man versuchte auf der Nordseite auch die Beseitigung des Schuttes mittelst Wasser, indem man nach dem Abschießen der Minen das ganze zur Verfügung stehende Druckwasser in sieben Strahlen aus einer Trommel ausfließen ließ. Dadurch wurde aber wohl die Freimachung des Geleises erleichtert, doch verbrauchte man dabei das ganze reservierte Druckwasser, so daß man gezwungen war, auf kurze Zeit die Ventilation der beiden Stollen zu unterbrechen; die jedesmaligen Vorbereitungen für diese Art der Schuttbeseitigung beanspruchten jedoch zu viel Zeit, so daß der Gesamteffekt nicht größer als bei dem früheren Vorgange war.

Für die Sprengung der Gesteinsmassen versuchte man auch flüssige Luft anzuwenden, die Resultate waren aber nicht befriedigend.

Es müßten diesbezüglich noch weitgehende Verbesserungen in der Isolierung der Patronenhülsen und Zusammensetzung des Patroneninhaltes geschehen; ebenso müßte auch eine raschere Durchführung der Minenarbeit möglich gemacht werden, wenn an die Verwendung dieses Sprengmittels bei einem zu forcierenden Baue gedacht werden soll.

Auf der Nordseite wurden als erste Installation zwei Compound-Lokomobile von 60—80 *PS* aufgestellt.

Um die weiters nötige Kraft zu erhalten, wurden die Rhônewässer, zirka 1100 *m* stromabwärts vom Dorfe Moerel, gefangen. Die Länge des Zuführungskanales ist 3204 *m*; 2980 *m* haben 1·9×1·9 *m* Querschnitt und sind in Beton nach System Hennebique ausgeführt. Alle 5 *m* ruht er auf Mauerwerk oder Betonpfeiler, wenn die Höhe über 3 *m* beträgt. Am Massaboden ist der Kanal auf 224 *m* unterirdisch geführt, sein Querschnitt ist 3·57 m^2; er mündet in das Wasserschloß, wo die Druckleitung beginnt, die 1497 *m* lang ist und 1·6 *m* Durchmesser hat. Letztere besteht aus vernietetem Eisenblech von 6—9 *mm* Stärke. Gegen die Dilatation ist die Leitung an 7 Steinpfeilern verankert und zum großen Teil mit Schutt überdeckt. Die Nutzhöhe ist 44·5 *m* und gibt den Turbinen 2225 *PS*.

Auf der Südseite wurden als erste Installation für die mechanische Bohrung drei Compound-Lokomobile, eine mit 60 und zwei zu 80 *PS*, somit zusammen mit 220 *PS* und ein kleines Lokomobil mit 20 *PS* aufgestellt.

Für die Südseite wurde die notwendige Wasserkraft der Diveria entnommen. Die Wasserentnahme erfolgte an der italienisch-schweizerischen Grenze, von wo bis zum Installationsplatz eine Druckleitung von 0·9 *m* Durchmesser und 4107 *m* Länge führte. Auf eine Länge von 1170 *m* ist die Leitung in Gußeisen ausgeführt und liegt meistenteils unter dem Seitengraben der Simplonstraße, woran sich die schmiedeiserne Leitung von 2937 *m* Länge anschließt. Am linken Ufer der Diveria ist die Leitung zwischen der Simplonstraße und dem Flusse gelegt und ruht auf 145 Steinpfeilern. Die schmiedeiserne Leitung besitzt eine Wandstärke von 6—16 *mm*. Man entnahm der Diveria im Mittel 1·4 m^3 Wasser pro Sek., was bei der Nutzhöhe von 158, bezw. 139 *m* 1475 bis 1855 *PS* gibt.

Eine sehr wichtig zu leistende Arbeit war die Erneuerung der Luft in den verschiedenen Arbeitsstellen und die Kühlung derselben.

Die zuerst aufgestellten Projekte für den Simplon-Tunnel stützten sich auf die bis dahin ausgeübten Tunnelbaumethoden mit zweigeleisigem Profil, litten aber an dem Mangel an entsprechenden Vorkehrungen gegen die voraussichtlich auftretende höhere Gesteinswärme. Aus diesem Grunde wurden auch berechtigte Zweifel über die Möglichkeit des Simplon-Tunnels wachgerufen, welche zu Ende des Gotthard-Tunnelbaues zu sehr erregten Auseinandersetzungen zwischen Direktor Sommel (Jura—Simplonbahn) und Dr. Stapf (Gotthard-Geologen) führten.

Die Bauunternehmung Brandt, Brandau & Comp. machte den Vorschlag, statt eines zweigeleisigen Tunnels zwei eingeleisige, in einem Abstande von 17 *m* parallel zu einander in gleicher Höhe liegende Tunnels zu bauen. Einer dieser Tunnels (*I*) wird sogleich ausgebaut, während der zweite Tunnel (*II*) erst dann zu vollenden ist, wenn der Bahnverkehr mittels des Tunnel *I*, der in der Mitte behufs Ermöglichung der Kreuzung von Zügen eine Ausweiche erhalten soll, nicht mehr bewältigt werden kann.

Die Unternehmung kam bei der Berechnung der Querschnitte der Ventilationsrohre unter Zugrundelegung der noch zulässigen Geschwindigkeit von 6 *m* pro Sekunde und der erforderlichen Luftmenge, welche eine entsprechende Kühlung in den Arbeitsräumen erhoffen ließ, auf Dimen-

Digitized by Google

sionen, die eine Unterbringung dieser Rohre in den Arbeitsräumen ausschloß. Dieser Querschnitt, 6 m^2, war nur durch Anlage eines Parallelstollens (Ventilationsstollens) zu erhalten, der dann mit Rücksicht auf einen vollkommen geregelten, äußerst forcierten Tunnelbau zur Ableitung der Wässer, zur Verlegung der Druckwasser- und sonstigen Rohrleitungen, sowie zur Zufuhr der Schutt- und Materialwagen benützt werden könnte.

Mit Hilfe des Stollens des Tunnels *II*, welcher in Entfernungen von 200 zu 200 *m* mit dem Stollen des Tunnels *I* verbunden war, fanden somit die schwierigsten Aufgaben, die bei einem langen Tunnel auftreten, eine außerordentlich günstige Lösung und man kann behaupten, daß ohne Herstellung desselben, die Durchführung des Simplon-Tunnels unmöglich gewesen wäre.

Es ist vielfach und selbst in sehr maßgebenden Kreisen angenommen worden, daß man die zwei eingeleisigen Tunnels aus dem Grunde wählte, weil zwei eingeleisige Tunnels als solche leichter herzustellen seien, wie ein doppelspuriger. Die Unrichtigkeit dieser Annahme ergibt sich von selbst aus dem vorhergesagten.

Aber auch für die Betriebsführung war es bei der Tunnellänge von nahezu 20 *km* notwendig, daß man die Ventilationsvorrichtungen sowohl für den Bau als Betrieb in Verwendung nehmen konnte und daß das Prinzip der Ventilation für den Betrieb von vorneherein festgelegt wurde.*)

Die Anwendung der sogenannten Rauchverzehrer oder der flüssigen Kohlenwasserstoffe als Brennstoffe bei den Lokomotiven wird zwar unter normalen Betriebsverhältnissen die Existenz des im Tunnel beschäftigten Individiums erleichtern, ja sogar erträglich machen, aber bei forciertem Betriebe und wenn überdies die Gefällsverhältnisse ungünstig sind, werden Zustände eintreten, die für den Menschen gefährlich sind, da die Ausströmung schädlicher Gase und die Nachteile der hohen Temperatur durch die vorgenannten Einrichtungen nicht beseitigt werden.

Aus allen diesen Stndien, die auch auf die thermischen Strömungen ausgedehnt wurden, geht hervor, daß die natürliche Ventilation, unter Voraussetzung günstigster Niveauverhältnisse, einem redn zierten Verkehr bei einer Tunnellänge von 10 *km* genügen würde, daß man sich aber auf dieselbe nicht verlassen könnte, sobald ein regerer Verkehr zu bewältigen sein würde.

Einzig verläßlich ist nur die künstliche Ventilation, welche den Verkehrsverhältnissen angepaßt und gesteigert werden kann, so daß auch der größte Verkehr sich anstandslos durchführen lassen muß.

Das Prinzip der parallelen Stollen, der eine für die einziehenden, der andere für die abziehenden Wetter, ist beim Grubenbau in Kohle fast allgemein und schon seit langem angewendet.

Mit der Idee der Herstellnng zweier einspuriger Tunnels statt eines zweispurigen hat sich Herr Ingenieur Wilhelm Pressel schon vor 30 Jahren befaßt.

*) Die Ventilation längerer Eisenbahntunnels im Betriebe. Von Ingenieur C. J. Wagner. „Österreichische Eisenbahn-Zeitung", Jahrgang 1906.

Auch sprach sich Herr Oberbaurat A. Thommen in seinen Gutachten über die Simplontunnelprojekte 1882—1889 und 1889 wie folgt aus:

„Es läßt sich nicht bestreiten, daß die natürliche Lüftung einmal auch am Simplontunnel nicht mehr ausreichen könnte. Trotzdem kann ich mich dem Vorschlag des Herrn Candellero, durch sofortige Anlage eines erweiterten Wasserkanales die künftige, künstliche Lüftung vorzubereiten, nicht anschließen. Ein Kanal von 3 auf 3 *m* Lichtweite würde einen Ausbruch von 4 auf $4^1/_2$ *m* Weite unter Schienenfuß notwendig machen. Ein derartiger Ausbruch läßt sich, so lange am Tunnel gebaut wird, nicht vornehmen, weil er die gesamte Materialförderung verhindern würde. Pünktlichkeit der Förderung ist aber eine der ersten Bedingungen für „den regelmäßigen Fortschritt der Tunnelarbeiten. Man müßte also mit der Anlage des Kanals bis zur Vollendung der Tunnelarbeiten zuwarten, d. h. die Betriebseröffnung um die für die Herstellung des Kanals erforderliche Bauzeit hinausschieben. Dann ist zu besorgen, daß der Ausbruch eines so mächtigen Kanals im zweifelhaften Gebirge die Standfestigkeit der Tunnelwiderlager bedroht. Im druckhaften Gebirge, namentlich unter Sohlengewölben wäre er jedenfalls sehr schwierig und nur mit großen Kosten ausführbar.

(Schluß folgt.)

Fortbildungsschule des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine.

Der XIII. Verbandstag hat in Stuttgart am 1. September 1905 nach dem Referate des Rechnungsrates Anders einstimmig beschlossen, Fortbildungskurse, n. zw. solange solche nicht von berufener Seite veranstaltet werden, zunächst versuchsweise auf drei Jahre einzurichten. Die Ausführung ist dem Preßausschusse des Vereines der sächsischen Staatseisenbahnbeamten übertragen worden. Der erste Fortbildungskurs soll am Montag, den 5. Februar 1906, beginnen und Sonnabend, den 24. Februar, enden, also drei Wochen dauern. Die Vorlesungen beginnen in der Regel früh 8 Uhr und enden um 12 Uhr. Zwischen jeder Stunde sind 15 Minuten Pause. Nachmittags finden Führungen im Eisenbahnmuseum, auf Bahnhöfen, in Werkstätten, Fabriken u. s. w., auch wöchentlich zwei Fußwanderungen statt. Es werden folgende Vorlesungen abgehalten: Herr Dr. Bach, Finanzrat, Mitglied der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, über „Eisenbahnfrachtrecht und Gütertarifwesen" fünf Stunden; Herr Dr. v. Breslau, Finanzassessor, Referent der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen über „Die Verfassung des Deutschen Reiches" sechs Stunden; Herr Dr. Gilbert, Medizinalrat, Vertrauensarzt der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, über 1. „Unfälle und Krankheiten im Eisenbahnbetriebe", 2. „Anforderungen an die Gesundheit der Eisenbahner", 3. „Gesunderhaltung der Eisenbahner, insbesondere Ernährung und Alkoholbekämpfung", 4. „Ärztliche Fürsorge für das kranke Personal", 5. „Rettungswesen" sechs Stunden; Herr Prof. Lucas, Geheimer Hofrat, Dozent an der königlichen technischen Hochschule zu Dresden, über „Eisenbahnoberbau-, Tunnel- und Brückenanfragen" acht Stunden, Herr Mehr, Eisenbahndirektor, Vorstand der königl.

Digitized by Google

lichen Eisenbahnbetriebsdirektion Chemnitz, über den „Eisenbahnbetriebsdienst“ sechs Stunden; Herr Rother, Oberbaurat, Mitglied der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, über „Die Beziehungen des Eisenbahnbaues zum Betrieb“, „Die Trassierung der Linien“ u. s. w. fünf Stunden; Herr Schreiner, Finanzrat, Mitglied der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, über den „Eisenbahnpersonenverkehr“ (allgemeine theoretische Betrachtungen über Tarifbildung, Technik der Tarifbildung, Verkehrsordnung, Abfertigung, Ausblick auf die Zukunft) fünf Stunden; Herr Prof. Dr. Ulbricht, Geheimer Banrat, vortragender Rat im königlichen Finanzministerium und Dozent an der königlichen technischen Hochschule zu Dresden, über „Die Sicherung des Eisenbahnbetriebes“ sechs Stunden; Herr Wechsel, Oberbaurat, Mitglied der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, über „Verkehrsgeographie“ (Entwicklungsgeschichte, Sachsen, Deutschland, Mitteleuropa, Weltverkehr) vier Stunden; Herr Prof. Wuttke, Dozent an der königlichen technischen Hochschule zu Dresden, über „Allgemeine eisenbahnpolitische Fragen“ (der Verstaatlichungsgedanke und seine Durchführung in Deutschland; allgemeine internationale Tarifpolitik, neuere Eisenbahnpolitik in England, Frankreich und Amerika n. s. w.) zwölf Stunden. Änderungen und Ergänzungen, sowie Feststellung eines bestimmten Stundenplanes bleiben vorbehalten. Die Vorlesungen finden in einem Saale des Hotels „Monopol“ — gegenüber dem Hauptbahnhofe Dresden-A., Wiener Platz — und in einem Hörsaale der königlichen technischen Hochschule statt. Die Teilnehmerzahl ist auf 55—60 Mitglieder der Verbandsvereine festgesetzt. Davon entfallen zehn Teilnehmer auf den Landesverein der württembergischen Verkehrsbeamten, zehn Teilnehmer auf den Landesverein der großherzoglich badischen Staatseisenbahnbeamten, zehn Teilnehmer auf den österreichischen Eisenbahnbeamtenverein, 25—30 Teilnehmer auf den Verein der königlich sächsischen Staatseisenbahnbeamten. Ob und inwieweit Hörer für einzelne Vorlesungen zugelassen werden können, bleibt der Bestimmung des sächsischen Preßausschusses vorbehalten. Entsprechend dem Beschlusse des XIII. Verbandstages werden die Einzelvereine den Teilnehmern am Fortbildungskurse, die nicht in der Lage sind, die Kosten aus eigenen Mitteln zu tragen, angemessene Beihilfen zu den Unterhaltskosten aus Vereinsmitteln bewilligen. Die Vereinsvorstände werden den vorgesetzten Behörden die Bitte um Unterstützung des Fortbildungskurses unterbreiten, namentlich dahingehend, daß den Teilnehmern außer der Freitahrt Urlaub auf drei Wochen ohne Anrechnung auf den jährlich üblichen Erholungsurlaub gewährt wird.

Wir wünschen diesem bedeutungsvollen und in mehr als einer Richtung interessanten Unternehmen vollen Erfolg.

Pro domo oder besser gesagt pro Austria möchte ich nur eine Bemerkung daran knüpfen. Wir haben in Wien eine „Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte“, die freilich in ihrer ganzen Organisation von dem Dresdner Kurse gänzlich abweicht, die aber, wenn sie sowohl von den Verwaltungen, als auch von den Beamten in richtiger Weise ausgestaltet und benützt würde, unseren österreichischen Kollegen weitaus bequemer zugänglich wäre und insbesondere (von den technischen Fächern als mehr international abgesehen) für das in der Praxis zu verwertende Fachwissen viel unmittelbarer nutzbare Erweiterung des Wissens vermitteln könnte. Die Erfahrungen, welche der Dresdner Kurs bieten wird (in Parenthesi bemerkt, die Anzahl der den einzelnen Fächern zugewiesenen Stunden wird sich jedenfalls als änderungsbedürftig erweisen) sowie jene, welche bisher mit unserer Schule gemacht wurden, könnten bei der Ausgestaltung unserer Fortbildungsschule mit großem Nutzen verwertet werden.

Der Club der österreichischen Eisenbahnbeamten, auf dessen Anregung seinerzeit die Fortbildungsschule gegründet wurde, sollte heute wieder die Initiative ergreifen und den Verwaltungen eine den heutigen Verhältnissen und Anforderungen entsprechende Reform derselben vorschlagen. Zu diesem Zwecke werde ich mir erlauben, der Clubleitung einen Antrag vorzulegen.

Dr. Hilscher.

Monats-Chronik — Dezember 1905.

I. Eisenbahnen.

Gesetze und wichtige Verordnungen: Mit R. G. Bl. Nr. 216 vom 30. Dezember wurde das Gesetz vom 24. Dezember 1905 betreffend die abermalige Verlängerung der Gültigkeit der Anordnungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R. G. Bl. Nr. 2 ex. 1895, über Bahnen niederer Ordnung, veröffentlicht. Das Gesetz verdankt einem Dringlichkeitsantrage seine Schaffung, der in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Dezember zur Verhandlung kam. Auch im April d. J. wurde die Wirksamkeit dieses Gesetzes im Dringlichkeitswege verlängert. Bei der Beratung des Antrages wurde allseitig hervorgehoben, daß die noch immer ausständige Beschlußfassung über das neue Lokalbahngesetz bedauert werden müsse. Um eine Begrenzung der Wirksamkeit des beschlossenen Gesetzes festzulegen, wurde eine Gültigkeitsdauer bis längstens 31. Dezember 1908 normiert.

Betriebseröffnungen: Am 4. Dezember 1905 wurde die elektrisch betriebene Kleinbahn von 1 *m* Spurweite im Gebiete der Stadt Troppau mit den Linien Nordbahnhof-Krankenhaus, Oberring-Katharein und Franz Josefs-Platz-Schloßstätte, am 16. Dezember 1905 die auf österreichischem Gebiete gelegene Strecke Reutte-Schönbichl-Reichsgrenze der Lokalbahn Reutte-Kempten und am 18. Dezember 1905 die elektrisch betriebene Lokalbahn Blindenz-Schruns (Montafonbahn) dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Neue Konzessionen. Mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 8. Dezember 1905 wurde der Aktiengesellschaft der Triester Kleinbahnen in Triest die Konzession zum Baue und Betriebe einer elektrischen schmalspurigen Kleinbahnlinie von dem bisherigen Endpunkte der Kleinbahnlinie Triest-Opčina bis zum Bahnhofe Opčina der Staatsbahnlinie Görz-Triest erteilt; mit Dekrete vom 14. Dezember 1905 wurde der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Manthausen-Grein“ in Wien die Konzession zum Baue und Betriebe einer Lokalbahn von Krems über Stein, Dürnstein, Weißenkirchen, Spitz, Aggsbach, Klein-Pöchlarn, Marbach, Persenbeug bis zur Station Grein erteilt; weiters wurde mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 18. Dezember 1905 der Gesellschaft der Brünner elektrischen Straßenbahnen die Konzession zum Baue und Betriebe eines Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnlinien in Brünn und Umgebung, u. zw.:

1. Von der Einmündung der Rainerstraße (früher Hohlweggasse) in die Bäckergasse durch die Bäckergasse, über den Stadthofplatz, durch die Dominikanergasse, über den Dominikanerplatz und durch die Schlossergasse auf den Großen Platz;

Digitized by Google

2. vom Lazanskyplatz über das Franzens-Glacis, durch die Franz Josef-Straße, die Schmerlingstraße, die Hafnergasse und über den Winterhoiterplatz in die Parkstraße bis zur Einmündung der Augartenstraße;

3. von der Einmündung der Rainerstraße (früher Hohlweggasse) in die Scheffelgasse (früher Talgasse) durch die Scheffelgasse bis zur Einmündung der Lessinggasse:

4. von dem damaligen Endpunkte der Linie nach Kumrowitz auf der Klobouker Bezirkstraße bis zum Ortsende von Kumrowitz erteilt;

ferner wurde mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 18. Dezember 1905 der Stadt Aussig die Konzession zum Baue und Betriebe von zwei Fortsetzungslinien der elektrischen schmalspurigen Aussiger Kleinbahnen u. zw.

a) von der Kleischbachbrücke bis in den Ort Pokau und

b) vom Hauptpostamte bis zum Bahnhofe der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Aussig erteilt; weiters wurde mit Urkunde vom 19. Dezember 1905 der Stadtgemeinde Trient die Konzession zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Trient über S. Michaele und Cles nach Malè nebst einer Verbindungslinie von Mezzolombardo nach S. Michaele erteilt. Schließlich wurde mit Urkunde vom 22. Dezember 1905 der Brünner Lokaleisenbahngesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe einer elektrischen, ausschließlich für den Personenverkehr bestimmten Lokalbahn von Marienberg (Eilgoth) nach Schönbrunn erteilt.

Wichtige Projekte: In der nächsten Zeit werden die Konzessionen für mehrere neue Lokalbahnen veröffentlicht werden, und zwar für die niederösterreichische Linie Ernstbrunn-Hohenau mit einem Flügel nach Poisdorf, ferner die Fortsetzung der Steiertalbahn nach Klausen zum Ausschlusse an die Pyhrnbahn und die Lokalbahn Meran-Lanna. Die erwähnte niederösterreichische Lokalbahn wird eine Länge von 70 Kilometern haben, normalspurig sein, hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte führen und den Verkehr verschiedener Strecken im Viertel unter dem Mannhartsberg erleichtern. Die Fortsetzung der Steiertalbahn nach Klaus entspricht insbesondere einem Wunsche der Stadt Steyr und ist für die oberösterreichische Kleinindustrie von Wichtigkeit. Die Linie ist 8 Kilometer lang und wird 780.000 K kosten. Die Linie Meran-Lanna wird ans den Mitteln der Interessenten gebaut und dürfte eine halbe Million Kronen kosten, welche durch Emission von Aktien aufgebracht werden sollen. Unter den verschiedenen in Oberösterreich gepianten Lokalbahnen bilden zwei Projekte den Gegenstand eifriger Bestrebungen der betreffenden Interessentenkreise. Das eine hat die Lokalbahnverbindung Neumarkt—Walzenkirchen—Peuerbach, das andere die Verbindung Eferding—Walzenkirchen—Peuerbach zum Gegenstande. Durch die Ausführung des ersteren Projektes soll für das Verkehrsgebiet, in dem die beiden Städte Waizenkirchen und Peuerbach liegen, die kürzeste Verbindung mit dem Hauptbahnnetze gesichert werden, während durch das zweitgenannte Projekt eine Verbindung dieses Gebietes mit Linz angestrebt wird. Sowohl für das eine als auch für das andere Projekt haben die Lokal-Interessenten zur Zeichnung nicht unerhebliche Beiträge sich verstanden. Der oberösterreichische Landtag hat für beide Projekte sein Interesse bekundet und deren Förderungswürdigkeit anerkannt.

Die Frage der von den interessierten Kreisen seit langem gewünschten Herstellung einer Bahnverbindung zwischen der Staatsbahnlinie Protivin—Zdítz und der Stadt Selčan hat in letzter Zeit eine bestimmtere Form angenommen, indem dem Eisenbahnministerium zwei Projekte für diese Verbindung unterbreitet worden sind. Die Trasse des einen Projektes zweigt von der Station Přibram ab, berührt in ihrem weiteren Verlaufe die Ortschaften Obtschow, Skalka, Wischnowa, Jelenetz, Unter-Ibit, Veika, Kamaik, Schöuberg, Hochchlumetz, Libin und mündet sodann in die Endstation Selčan der Wotic—Selčaner Lokalbahn ein. Das zweite Projekt enthält vorläufig nur die Teilstrecke von Březnitz bis Schönberg Bei beiden Projektslinien wird der Moldau-Fluß überschritten. Einer besonderen Erwähnung verdient der Umstand, daß in beiden Projekten auch auf die Anlage eines am rechten Moldau-Ufer anzuführenden Umschlagplatzes Bedacht genommen erscheint, welcher mit den in unmittelbarer Nähe projektierten Stationen durch ein Schleppgleis in Verbindung gebracht werden soll.

Am 2. Dezember fand in Boskowitz eine Sitzung der Interessenten, betreffend den Bau der Lokalbahn Skalitz—Boskowitz—Groß-Opatowitz, statt. Die Kosten des Baues sind auf 2·5 Millionen Kronen veranschlagt, zu denen der mährische Landtag eine Subvention von 400.000 K beiträgt. Die Vorarbeiten werden derart betrieben, daß schon im Frühjahr 1906 mit dem Bau der zirka 20 *km* langen Strecke begonnen werden dürfte.

Von den istrianischen Interessenten wird die Erbauung einer 35 Kilometer langen schmalspurigen Lokalbahn gepiant, welche die bisherige Endstation Parenzo der gleichfalls schmalspurigen Lokalbahn Triest—Parenzo mit der Station Canfanaro der normalspurigen Staatsbahnlinie Divača—Pola verbinden soll. Diese Bahn soll auf eine Länge von fast 19 Kilometern die erst zu erbauende Bezirksstraße Garbina—Morgani mitbenützen. Das Projekt für diese Eisenbahn und jenes für die erwähnte Straße sind nunmehr fertiggestellt und es wird demnächst die bezügliche politische Begehung stattfinden.

Eisenbahnbau: Mit der Vergebung der Bauarbeiten im Tauern-Tunnel, welche vom Eisenbahnministerium in ihrer Gesamtheit, das ist für die Teilstrecke Bad-Gastein — Ober-Vellach, der Tauern-Bahn, einschließlich des Tauern-Tunnels, einer Bau-Unternehmung übertragen worden ist, gelangt der letzte der großen Tunnels im Zuge der neuen Alpenbahnen zur Ausführung. Auch der vierte große Alpentunnel wurde einer einzigen Firma übertragen. Ist gerade bei der Vergebung von Tunnelarbeiten ein derartiger Vorgang, namentlich weil er die Einheitlichkeit der Dispositionen ermöglicht, aus diesem Grunde von nicht zu unterschätzendem Vorteile, so trifft dies insbesondere bei dem Tauern-Tunnel zu. Hier reicht das Eisenbahnnetz auf der Nordseite bis Bad-Gastein, das von Böckstein nur 4 Kilometer entfernt ist. Da nun zwischen Bad-Gastein und Böckstein in kürzester Zeit eine Rolibahn hergestellt werden soll, wird das Baumaterial auf der Nordseite auf Bahngeleisen bis in den Tunnel gebracht werden können. Anders liegen die Dinge auf der Südseite, wo die Entfernung des Tunnels von der nächsten Eisenbahnstation fast 40 Kilometer beträgt. Dazu kommt, daß zwischen dem Mölltale und dem Tale des Seebaches eine Talstufe von 500 Meter Höhe zu überwinden ist. Diese Umstände werden voraussichtlich das Bestreben nahelegen, den größeren Teil des Baumateriales von Norden her zuzuführen, weshalb wohl der Bau auf der Nordseite des Tunnels forciert werden dürfte. Eine nicht geringe Schwierigkeit, besonders auf der Südseite, bietet die Unterbringung des Tunnelausbruch-Materials. Denn die unmittelbar angrenzende offene Strecke liegt in einem so bewegten Terrain, daß sie eine stattliche Reihe von Kunstbauten, darunter mehrere große Viadukte und kleinere Brücken, erfordert und

Digitized by Google

anßerdem in ihrem Zuge zwei herzustellende Tunnels — den Dössener und den oberen Kaponig-Tunnel — zählt, von denen der eine 800 Meter, der andere 200 Meter mißt. Der Umstand, daß in diesem schwierigen Terrain mehrere Einschnitte anzuführen sind und daß die bereits erwähnten Tunnels selbst ein großes Quantum von Ausbruchmaterial ergeben, bedingt für die Unterbringung des Ausbruchmaterials eine besondere Vorsorge. Es ist sonach unter anderem auch hierauf zurückzuführen, daß bei der Vergebung eine 12 Kilometer lange Strecke gebaut werden mußte. Der Dössener Tunnel allein ergibt nämlich angeführt 40.000 Kubikmeter, der Kaponig-Tunnel 10.000 Kubikmeter Ausbruchsmaterial. Die Tunnelröhre ist bis 1. Juni 1908 zu vollenden und die Bauarbeiten sind überhaupt derart zu betreiben, daß die Eröffnung der Tauern-Bahn bis 1. Oktober 1908 erfolgen kann.

Betrieb: Die in der vorhergehenden Monats-Chronik anläßlich der Skizzierung der passiven Resistenzbewegung (siehe Rubrik „Betrieb") am Schlusse erwähnten Eingaben der Bediensteten der Privatbahnen führten am 12. Dezember zu einer vom Eisenbahnministerium einberufenen Besprechung der Direktoren der großen Privatbahnen. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn erklärte, daß ihr Personal bereits heute besser gestellt sei als dasjenige der Staatsbahnverwaltung nach Durchführung der neuen Normen. Die anderen Privatbahnverwaltungen haben sich bereit erklärt, nicht nur die Lohnerhöhungen, die mit dem 1. Dezember v. J. bei den Staatsbahnen eingeführt wurden, ihrerseits vom 1. Januar 1906 in gleichem Ausmaße durchzuführen, insoweit ihre Löhne nicht ohnedies gleich oder günstiger sind als jene bei den Staatsbahnen, sondern auch die automatische Vorrückung der Diener und Unterbeamten der Staatsbahnverwaltung einzuführen und das Gehaltsschema jenem der Unterbeamten und Diener der Staatsbahnen gleichzustellen. Trotz dieser Zugeständnisse der Direktionen waren noch eine Reihe von Verhandlungen und Besprechungen über Einzelfragen zu führen, deren Vermittlung das Eisenbahnministerium übernommen hat, weil einerseits die Privatbahnen sich weigerten, mit den Vertrauensmännern der Bediensteten, die nicht auch Bedienstete ihrer Bahnen seien, in Verhandlungen einzutreten, andererseits, weil die Bediensteten die Verhandlungen nur durch die bereits namhaft gemachten Vertrauensmänner führen wollten. Fast alle Verwaltungen wurden nach längeren, manchmal fast dem Abbruche nahen Verhandlungen zu ausreichenden Zugeständnissen bewogen, so daß die an einzelnen Punkten schon zum Ausbruche gelangte Dienstbehinderung, wie z. B. in großen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wieder aufgegeben wurde. Nur die Verhandlungen mit der Buschtiehrader Eisenbahn waren bis Monatsschluß noch nicht beendet. Die passive Resistenzbewegung im Vereine mit dem überaus starken Herbstverkehre hat im Berichtsmonate zu wiederholten Verkehrsbeschränkungen und Sistierungen der Güteranfuahmen im Bereiche der Südbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführt.

Am 6. und 7. Dezember hat in Florenz die diesjährige Sommerfahrplankonferenz stattgefunden, der am 4. und 5. Vorkonferenzen vorausgingen. Es wurde auf Grund einer an die Konferenz gerichteten Einladung beschlossen, die nächste Fahrplankonferenz am 13. und 14. Juni 1906 in Bremen abzuhalten. Dem Antrage auf allgemeine Einführung der Vierundzwanzig-Stundenuhr gegenüber stellte sich die Konferenz auf den Standpunkt, daß es Sache der einzelnen Regierungen ist, diesbezüglich ihre Entscheidungen zu treffen. Aus den Verhandlungen und Beschlüssen wären folgende hervorzuheben: Es wurde die Herstellung eines Anschlusses Mailand—Venedig an die bestehende Schnellzugsverbindung Venedig—Wien über Cervignano beschlossen. Die angestrebte Verbesserung der Verbindung Paris—München und Wien—Budapest konnte infolge der ablehnenden Haltung der französischen Ostbahn in bezug auf die Einführung neuer Züge nicht erzielt werden. Auch wurde eine Verbesserung der Zugsverbindungen zwischen Asch einerseits, Wien und Prag andererseits beschlossen. Der gegenwärtig zwischen Bukarest und Botuschani im Bukarest-Berliner Schnellzuge laufende Speisewagen soll vom 1. Mai bis und von Kolomea, bezw. Stanislau geführt werden. Die meinrach angestrebte Einrichtung einer neuen beschleunigten Nachtschnellzugsverbindung Lemberg—Wien—Lemberg wurde von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgelehnt. Für die Verbesserung des Verkehres zwischen Wien und München wurde nachfolgende Fahrordnung entworfen: Wien ab 12 Uhr 30 Min. nachmittags, München an 10 Uhr 8 Min. abends; in der Gegenrichtung München ab 1 Uhr 15 Min. nachmittags, Wien an 10 Uhr 15 Min. abends. Schließlich wurden weitere Verbesserungen und Erweiterungen des Speisewagenverkehres auf den österreichischen Eisenbahnen beschlossen.

Die auf einzelnen Linien der österreichischen Staatsbahnen bei stark frequentierten Schnellzügen während des Sommers bestehende Beschränkung in der Benützung der dritten Wagenklasse auf Entfernungen über 100 *km* hat wiederholt zu Beschwerden der Reisenden Anlaß gegeben. Es wurde daher schon im letzten Sommer diese Beschränkung versuchsweise auf einigen Nebenlinien aufgehoben. Daß diese Maßnahme keine erheblichen Betriebserschwernisse und auch sonst keine Unzukömmlichkeiten zur Folge hatte, wird vom 1. Mai des nächsten Jahres an die dritte Wagenklasse auch bei den Schnellzügen der Hauptstrecke Wien-Salzburg freigegeben werden und die Beschränkung für die Benützung der dritten Wagenklasse in den Schnellzügen Wien—Salzburg auf Entfernungen über 100 *km* nur bei Reisen von und nach Wien aufrecht bleiben.

Tarifarisches: In der Sitzung des Staatseisenbahnrates vom 1. Dezember l. J. kam der Antrag des Ausschusses für kommerzielle und Tarifangelegenheiten (siehe hierüber Monatschronik November 1905) zur Sprache, der bekanntlich empfahl, ein Spezialkomitee einzusetzen, das in der Frage der Erhöhung der Manipulationsgebühren ein Gutachten abzugeben hätte. Seitens der Regierungsvertreter wurde erklärt, Anregungen auf Abänderung der Maßnahme, soweit der finanzielle Erfolg nicht beeinflußt werde, zu entsprechen, aber der Staatseisenbahnrat, der allerdings in erster Linie die Interessen der verfrachtenden Kreise zu wahren habe, dürfe nicht vergessen, daß mit den Interessen des Staatseisenbahnbetriebes auch jene der Verfrächter Hand in Hand gehen. Die Regierung glaube, sich der Erwartung hingeben zu dürfen, daß der Staatseisenbahnrat in seinem Votum der Notwendigkeit der geplanten Maßnahme Rechnung tragen werde. Nach einer lebhaften Debatte wurde der Antrag auf Einsetzung eines Spezialkomitees angenommen. Dieses Komitee trat am 12. Dezember zusammen. Zu Beginn der Verhandlungen gab der Regierungsvertreter einen Überblick über die Schätzungsweise, finanzielle Wirkung der Maßnahme, welche mit einer Mehreinnahme von annähernd K 6.800.000 für ein Jahr zu veranschlagen sei. Die meisten Mitglieder des Komitees befürworteten die Milderung des Zuschlages zur Manipulationsgebühr und eine Berücksichtigung des Nahverkehres. Schließlich wurde eine Resolution angenommen, wonach die Regierung aufgefordert wird, die geplante Maßnahme, wenn irgend möglich, zu unterlassen und aus der normalen Steigerung der Verkehrseinnahmen die gewünschte Deckung zu suchen. Sollte jedoch die Staatseisenbahnverwaltung die Eröffnung einer neuen Einnahmequellen als unerläßlich erachten, so sei die Erhöhung der Manipulationsgebühren, wenn sie in mäßiger Weise sich vollzieht und die Massenbedarfsartikel in möglichst geringem Maße trifft, jeder anderen Maßnahme vorzuziehen. Eine künftige Reform der Gütertarife dürfe nicht ohne

Digitized by Google

rechtzeitige Mitwirkung des Staatseisenbahnrates und nicht vor Abschluß der Verstaatlichungsaktion stattfinden. Gleichzeitig wurde an das Eisenbahnministerium das Ersuchen gerichtet, eine Herabsetzung des Zuschlages zu der Manipulationsgebühr vor allem bei Getreide für Mühlen, bei Kohle, Rüben und Rübenschnitten, Düngermitteln, Brennholz und unbehauenen Steinen eintreten zu lassen. Bei der am 13. Dezember abgehaltenen Schlußsitzung des Komitees teilte der Regierungsvertreter mit, daß das Eisenbahnministerium bereit sei, die geplante Erhöhung der Manipulationsgebühren bei Getreide für Mühlen, ferner bei Kohle, Düngermitteln und Rüben einzuschränken. Die Herabsetzung des Zuschlages für Brennholz und Steine stehe noch in Erwägung. Weiters werde das Eisenbahnministerium alles anbieten, um bei der Durchführung der Maßnahme die Interessen der Landwirtschaft und Industrie soweit als möglich zu schützen. Die gleiche Frage wurde in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 18. Dezember anläßlich eines Dringlichkeitsantrages beraten, der die Regierung aufforderte, die Erhöhung der Manipulationsgebühren zu unterlassen. Trotzdem der Leiter des Eisenbahnministeriums diese Erhöhung sehr warm und mit stichhältigen Argumenten verteidigte, wurde die Dringlichkeit des Antrages angenommen und der Antrag selbst zum Beschlusse erhoben. Daß aber auch weiters eine Reihe von wirtschaftlichen Korporationen gegen die beabsichtigte Erhöhung der Manipulationsgebühren Stellung nahm, ist nach allem begreiflich. Es wendeten sich im Berichtsmonate dagegen der niederösterreichische Gewerbeverein, der Industrierat, die landwirtschaftliche Zentralstelle zur Vorbereitung der Handelsverträge, die Genossenschaft der österreichischen Zuckerfabriken, der Verein der österreichischen und ungarischen Zuckerraffinerien etc. Wie aber das Eisenbahnministerium die Ansfälle decken soll, wird in allen diesen Kundgebungen — zumindest nicht plausibel — nicht ausgeführt.

Die von uns zuletzt in der Monatschronik Oktober 1905 registrierten Verhandlungen der Staatsverwaltung mit der Südbahn, betreffend die Verkehrsteilung ans Anlaß der bevorstehenden Eröffnung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, haben in der Hauptsache zu einer Verständigung geführt. Das Verkehrsteilungsübereinkommen ist für die Dauer eines Dezenniums in Aussicht genommen, nach dessen Ablauf eine Revision, bezw. eine Neuregelung der Verkehrsteilung erfolgen soll. Dieser Zeitraum für die Geltungsdauer des Abkommens wurde offenbar deshalb ins Auge gefaßt, weil er ausreichende Erfahrungen in betreff der eventuell an dem Übereinkommen vorzunehmenden Abänderungen bieten wird und weil überdies bis dahin die neuen Hafenanlagen, welche in den Verkehrsverhältnissen Triests und der nach Triest führenden Relationen einen gründlichen Wandel zu schaffen bestimmt sind, vollendet sein werden.

Das Eisenbahnministerium hat, wie von uns seinerzeit gemeldet wurde, im September v. J. an die Leoben-Vordernberger Eisenbahn einen Erlaß gerichtet, in dem die Gesellschaft zu einer Herabsetzung der Tarifaufgefordert wird. Hierüber hat die Verwaltung der Gesellschaft der genannten Zentralstelle eine Eingabe unterbreitet, in der sie ihren Standpunkt in dieser Sache darlegte. In einer im weiteren Verfolge dieser Angelegenheit im Eisenbahnministerium mit den Delegierten der Gesellschaft abgehaltenen Besprechung wurden von den Vertretern des Eisenbahnministeriums den letzteren konkrete Vorschläge über den Umfang der in Aussicht zu nehmenden Tarifherabsetzungen mitgeteilt, welche diese behufs Berichterstattung an ihre Verwaltung zur Kenntnis nahmen. In einer nun jüngst von der Verwaltung der Gesellschaft dem Eisenbahnministerium unterbreiteten neuerlichen Eingabe hat diese gegen das von dem Eisenbahnministerium ins Auge gefaßte Ausmaß der Tarifherabsetzungen Vorstellungen erhoben; gleichzeitig erklärt sie sich jedoch bereit, ihr allgemeines Tarifschema zu reduzieren. Nach Abschluß der Prüfung, welcher diese Eingabe derzeit unterzogen wird, dürfte versucht werden, die obwaltenden Differenzen zunächst im Wege mündlicher Verhandlungen mit der Verwaltung auszutragen.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren österreichischen Privatbahnen im Monate Dezember 1905 im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

	Dez. 1905	Dez. 1904
	Kronen	
Aussig—Teplitzer Eisenbahn; altes Netz	1,386.323	+ 59.108
„ „ neues „	205.740	+ 26.788
Böhmische Nordbahn	1,019.817	+ 60.107
Buschtiehrader Eisenbahn Lit. *A*	1,389.988	+ 114.060
„ „ *B*	2,000.539	+ 138.500
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7,601.353	— 638.756
Österr. Nordwestbahn; garant. Netz	2,016.846	— 197.336
„ „ Ergänz.-Netz	1,557.346	— 183.451
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	644.466	— 73.407
Südbahn-Gesellschaft	9,245.623	+ 266.865
Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	9,671.815	+ 289.266

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Einnahmen des verflossenen Jahres im Vergleiche zu den definitiven und provisorischen Ausweisen des Jahres 1904:

	1905	gegen 1904 definitiv	gegen 1904 provisorisch
	Kronen		
Aussig-Teplitzer Bahn	14,107.476	+ 820.808	+ 831.002
Böhmische Nordbahn	10,970.663	+ 161.654	+ 332.215
Buschtiehrader Bahn, Lit. *A*	9,790.081	+ 586.102	+ 851.264
Buschtiehrader Bahn, Lit. *B*	15,951.106	+ 382.287	+ 674.290
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	91.688 429	+ 20.077	+ 2,218.244
Nordwestbahn, Lit. *A*	26.094.950	+ 762.170	+ 1,576 000
Elbetalbahn	16,725.450	+ 855.418	+ 1'276 650
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	8,742.394	+ 186.598	+ 448.504
Südbahn	119,080.513	+ 5,076.389	+ 6.013.677
Staatsbahn	67,814.778	+ 1,819.639	+ 3,372 860

Das Bild, welches man von der Entwicklung der Privatbahnen nach der vorstehenden Tabelle gewinnt, ist dadurch charakteristisch, daß sämtliche großen Gesellschaften ohne Ausnahme einen steigenden Verkehr und im Zusammenhange damit auch höhere Einnahmen zu verzeichnen haben. Wenn auch bei jeder einzelnen Bahn hiebei besondere Ursachen mitgewirkt haben, so ist es klar, daß die lebhaftere Güterbewegung der Ausdruck einer allgemeinen Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse ist. Am stärksten springt die Steigerung der Transporteinnahmen der Südbahn ins Angs, welche nm K 6,000.000 gestiegen sind, trotzdem schon das Geschäftsjahr 1904 eines der verkehrsreichsten gewesen ist. Für die Gesellschaft ist die Güterbewegung von und nach Triest eine der wichtigsten Quellen der Verkehrsentwicklung. Seit einigen Jahren nimmt der Handel, dessen Weg über Triest führt, einen erfreulichen Aufschwung und bringt der Südbahn Frachten in immer steigendem Maße. Dazu kam der Umstand, daß der Bau der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest die Beförderung von Materialien in großen Mengen notwendig machte. Aber auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat im

Digitized by Google

Geschäftsjahre 1905 den höchsten Stand des Güterverkehres, d. i. jenen vom Jahre 1904, überträfen. Wenn die Einnahmen jedoch nicht im gleichen Maße gestiegen sind, so ist dies auf die Wirkungen der Durchrechnung der Tarife zurückzuführen. Bei den übrigen Verwaltungen sind die Erhöhungen eine Konsequenz der schon erwähnten besseren Industriekonjunktur.

Finanzielles: Auf der Tagesordnung der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz, die am 14. Dezember in Budapest stattfand, wurde der Antrag eines Subkomitees angenommen, an Stelle der bisherigen Ermittlung der Umrechnungskurse, die — gegenüber den Börsenkursen — wesentliche Unterschiede zum Nachteile der Parteien ergeben haben, angesichts der günstigen Erfahrungen, die die Postverwaltung mit ihren fixen Umrechnungskursen machte, solche auch für den Valutenverkehr auf Bahnstationen festzusetzen. Das Komitee brachte im Gegensatze zur Post, die nur mit einem Kurse zu rechnen hat, Kurse für Geld und Ware in Antrag, wobei es sich vor Augen hielt, daß die Umrechnungskurse die Garantie einer längeren Dauer bieten, die Bahnverwaltungen vor Verlust schützen und die Interessen der Parteien tunlichst berücksichtigen sollen. Die fixen Umrechnungskurse wurden unter Berücksichtigung der mittleren Börsenkurse wie folgt vorgeschlagen: für Mark: Geld 117·20, Ware 117·80; für Franken: Geld 95·20, Ware 95·70; für Rubel: Geld 252·50, Ware 255·—. Eine Änderung in diesen Kursen hätte nur einzutreten, wenn innerhalb einer vollen Dekade der Börsen-Geld- oder Warenkurs ununterbrochen gegen die mittleren Börsenkurse in Geld niedriger, bezw. in Ware höher ist. Die Regulierung hätte dann unter Ab-, bezw. Aufrundung der Differenzen von 10 zu 10 Heller bei Mark und Franken und von 25 zu 25 Heller bei Rubel zu geschehen. Bei außerordentlichen Kursschwankungen aber werden die Umrechnungskurse mit $^1/_4$%ig Abschlag, resp. Zuschlag auf Grund der notierten Börsenkurse täglich berechnet.

Staatseisenbahnrat: Außer der Frage der Erhöhung der Manipulationsgebühren (siehe Rubrik „Tarifarisches") kam in der Sitzung des Staatseisenbahnrates am 1. Dezember der Antrag wegen Errichtung einer Staatsbahndirektion im westlichen Böhmen zur Verhandlung. Nachdem die Regierung erklärte, daß diese Angelegenheit noch den Gegenstand von Erwägungen bilde, wurde der Antrag angenommen. Von weiteren Beratungsgegenständen seien hervorgehoben mehrere, auf die Beseitigung des Güterwagenmangels bei den österreichischen Staatsbahnen hinzielende, hinsichtlich deren der Staatseisenbahnrat den Beschluß faßte, an das Eisenbahnministerium das dringendste Ersuchen zu richten, dem Wagenmangel bei den Staatsbahnen durch reichliche Ergänzung des Fahrparkes zu steuern. Des weiteren gelangte der vom Ausschusse seinerzeit gestellte Antrag zur Annahme, das Eisenbahnministerium möge vor der im Zuge befindlichen Neugestaltung der Staatseisenbahnverwaltung ein Votum des Staatseisenbahnrates einholen. Ein Antrag betraf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Wiener Stadtbahn. Diesbezüglich wurde das Eisenbahnministerium ersucht, einschneidende Maßnahmen zu treffen, um auf der Stadtbahn mit Beschleunigung den elektrischen Betrieb mit dichtem Zugsverkehre einzuführen. Von den Angelegenheiten allgemeiner Natur wäre noch hervorzuheben der Beschluß, betreffend die ungesäumte Einrichtung eines Zentralsundenbureaus und der unentbehrlichen Versuchsanstalten, sowie jener über die schleunige Vorbereitung der Reform der veralteten Eisenbahn-Betriebsordnung vom Jahre 1851 und Erlassung der zur Vereinfachung, Beschleunigung und Modernisierung des Verkehrsdienstes notwendigen Verfügungen im administrativen Wege. Bei der Besprechung des Personen- und Gepäcksverkehres erregten insbesondere die Mitteilungen des Berichterstatters über die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommene Ausgestaltung der Zeitkarten lebhaftes Interesse. Bei der Beratung der Angelegenheiten des Güterverkehres fand der Antrag wegen Ermäßigung der im Tarife Teil 1 vorgesehenen Provision für Nachnahmen nach Eingang bei Beträgen über K 1000 seine Erledigung durch die Erklärung des Regierungsvertreters, daß derzeit Verhandlungen wegen obligatorischer Anzahlung der Nachnahmen durch die Post schweben und im Zusammenhange damit die Frage einer stufenweisen Berechnung der Nachnahmeprovision in Erwägung gezogen werden soll.

Verstaatlichung: Die Verhandlungen der Regierung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen Einlösung des Eisenbahnnetzes nahmen im Berichtsmonate ihren normalen Verlauf, so daß in der Sitzung vom 21. Dezember die wesentlichsten Fragen bereinigt werden konnten. Es wurden in den letzten Konferenzen dem Vernehmen nach bereits die Grundzüge der Verstaatlichungsaktion festgelegt, so daß nunmehr an die Ausarbeitung des Übereinkommens geschritten werden kann. Gegenstand weiterer Untersuchungen bildet der Privatbesitz der Gesellschaft, der zum Teile vom Staate übernommen werden dürfte. Schließlich dürfte bezüglich des Montanbesitzes eine Vereinbarung bereits geschaffen worden sein, in der Form, daß die Montanbahn Eigentum der Nordbahn bleibt, jedoch vom Staate für Rechnung der Gesellschaft geführt wird. Zu diesem Zwecke wird die Staatsverwaltung mit der Nordbahn einen Betriebsvertrag für die Zeit bis zum Ende des Jahres 1940 schließen.

Bedeutsam für die künftige Behandlung der Nordbahnlinien sind die Erklärungen, die der Leiter des Eisenbahnministeriums am 14. Dezember einer Deputation gab, die um rechtzeitige Vorkehrungen bat, daß die an der Nordbahnstrecke gelegenen Gemeinden für den Entgang der Stenertangente im Falle der Verstaatlichung entsprechende Kompensation erhalten. Der Leiter des Eisenbahnministeriums erklärte, daß das Eisenbahnministerium beabsichtige, die Nordbahn nicht, wie allgemein angenommen wird, in den Komplex der übrigen Staatsbahnen aufgehen zu lassen, sondern bis zur Ablaufzeit der Konzession als selbständiges Stenerobjekt zu behandeln, so daß den Gemeinden die Einnahmen aus der Stenertangente bis zum Jahre 1940 weiter verbleiben würden. Allerdings sei hiezu die Zustimmung anderer Faktoren erforderlich. Am 15. Dezember fand in Wien eine Versammlung der Nordbahnbeamten statt, die die Rückwirkung der Verstaatlichung der Nordbahn auf den Beamtenstand besprachen. Die Versammlung beschloß eine Resolution, in der ein allgemeines Avancement vor der Verstaatlichung, eine Textänderung der Dienstpragmatik, durch die die Beförderungen sichergestellt werden sollen und gesetzliche Garantien für die Verhinderung von Benachteiligungen im Range, Avancement und Gesamtbezügen verlangt wird.

Investitionen: Die Staatsbahnen haben die in der Investitionsvorlage vom Jahre 1901 bewilligten Kredite nicht vollständig aufgebraucht und sind in der Lage, mit den noch nicht verwendeten Summen für den Bedarf des Jahres 1906 das Auslangen zu finden. Eine Ausnahme besteht jedoch hinsichtlich der Fahrbetriebsmittel, für welche die Kredite fast gänzlich erschöpft sind. Gegenwärtig wird nun der Bedarf der Staatsbahnen an neuen Güterwagen ziffermäßig zusammengestellt. Hiebei werden die Erfahrungen, welche man gerade heuer bezüglich des Waggonmangels gemacht hat, von bestimmendem Einfluß auf die Höhe des Erfordernisses für neue Fahrbetriebsmittel sein. Es wird jetzt auch von seiten der staatlichen Organe nicht mehr bestritten, daß in diesem Jahre tatsächlich ein Waggonmangel eingetreten ist. Derselbe wird teils auf den stärkeren Verkehr zurückgeführt, der sich im Zusammenhange mit dem besseren

Digitized by Google

Geschäftsgange in einzelnen Industriezweigen entwickelte, zum Teile aber auch auf die passive Resistenz und schließlich auf den Umstand, daß manche Industrielle nicht rechtzeitig Verkehrungen getroffen haben, um sich gegen den Waggonmangel zu sichern. Jedenfalls werden ziemlich erhebliche Neuanschaffungen an Fahrbetriebsmitteln notwendig sein, wenn der Waggonmangel in den kommenden Jahren gemildert werden soll. Das Eisenbahnministerium gedenkt diesfalls in den nächsten fünf Jahren die Bestellung von Güterwagen für 7 Millionen Kronen in Aussicht zu nehmen.

II. Schiffahrt.

1. Fluß- und Binnenschiffahrt: Die diesjährige Kampagne der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft endete so günstig, wie sie begonnen hatte. Bis Ende November hatte der Schiffahrtsverkehr ein namhaftes Plus zu verzeichnen, das durch die Ergebnisse des Dezember eine nicht unerhebliche Vermehrung erfahren hat. Die Schiffahrt konnte nämlich bis zum Jahresschlusse aufrechterhalten werden. Wohl ist die Güteraufnahme seit dem 20. Dezember eingestellt, aber der Schleppverkehr hat eine Unterbrechung oder auch nur erhebliche Verringerung nicht erfahren. So dürfte es möglich sein, den größten Teil der namhaften, zur Beförderung aufgegebenen Güter noch an ihren Bestimmungsort zu bringen, und es wird das Quantum der überwinternden Güter kein allzu großes sein. Angesichts der im verflossenen Jahre wahrgenommenen Betriebsökonomie sowie des im ganzen befriedigenden Wasserstandes ist auch die Steigerung der Betriebsausgaben nur eine mäßige gewesen. Die Schiffahrt und die gesellschaftliche Eisenbahn blicken somach auf ein recht günstiges Geschäftsjahr zurück und es wird dies in der Bilanz zum sichtbaren Ausdrucke kommen.

2. Seeschiffahrt: Dem Lloyd ist eine Note der Regierung über die Erneuerung des Subventionsvertrages zugekommen. Die Staatsverwaltung gibt der Gesellschaft ihren Standpunkt bekannt, der dahin geht, mit dem Lloyd einen Vertrag unter der Voraussetzung zu schließen, daß die Interessen der kommerziellen Kreise gewahrt werden und auf die Lage der Staatsfinanzen Rücksicht genommen werde. Die Regierung nimmt daher keine Erweiterung der bisherigen Verkehrslinie des Lloyd in Aussicht, sondern wünscht nur die im alten Vertrage angeführten Schiffahrtslinien sicherzustellen. Das Hauptgewicht dürfte auf die Ausgestaltung des Levantiner Dienstes gelegt werden, und die Staatsverwaltung scheint dem Lloyd hauptsächlich unter diesem Gesichtspunkte eine Erhöhung der Subvention zugestehen zu wollen. Am 6. Dezember fand eine Sitzung des Industrierates statt, in der die Tarife und die Subvention des Lloyd zur Sprache kamen. Es wurde konstatiert, daß die neuerstellten Tarife keine Minderung der Einnahmen des Lloyd herbeiführen. Die Subvention wird soweit angemessen sein, daß, wenn die Betriebsrechnung mit der nötigen Sparsamkeit aufgestellt werde, eine mäßige Verzinsung resultieren würde. Inzwischen ergeben sich aber für den Lloyd neue Schwierigkeiten, da die Beamten und Hilfsbeamten des Lloyd eine Aufbesserung der Gehaltsbezüge beanspruchen und sonstige Forderungen stellen, die die Gesellschaft nur dann befriedigen könnte, wenn die Subvention entsprechend hoch wäre.

CHRONIK.

Alkoholenthaltung und Versicherung. Ein bemerkenswerter Vertrag ist zwischen dem Schweiz. Verein enthaltsamer Eisenbahner und der Schweiz. Sterbe- und Alterskasse in Basel abgeschlossen worden und nach seiner Genehmigung durch den Bundesrat am 1. Oktober v. J. in Kraft getreten. Darnach wird den Mitgliedern des genannten Vereins die infolge erhöhter Lebensdauer der Abstinenten erzielte Ersparnis in Form einer besonderen Prämienermäßigung von 4% überwiesen. Außerdem kommt ihnen ein etwaiger Mehrgewinn zugute, der sich aus der günstigeren Sterblichkeit der Abstinenten gegenüber dem Gesamtversicherungsbestande ergibt. Zu diesem Zweck wird die Sterblichkeitsersparnis für die Abstinenten-Abteilung besonders berechnet. Wie wir vernehmen, wird auch die Schweiz. Unfallversicherungsgesellschaft in Winterthur, die schon seit einigen Jahren den Mitgliedern des Guttemplerordens und einiger anderer Enthaltsamkeitsvereine, die mit ihr Verträge abgeschlossen haben, 10% Prämiennachlaß gewährt, von Neujahr 1906 an diesen Nachlaß auf 15% erhöhen. Die Gesellschaft ist zu dieser weiteren Vergünstigung durch die Erfahrung veranlaßt worden, daß die Unfallhäufigkeit bei den Alkoholenthaltsamen eine bedeutend geringere ist als bei den Nichtenthaltsamen.

Nichtabwiegen der Stückgüter. In Bayern besteht bei den meisten größeren Güterstationen seit einiger Zeit die Einrichtung, daß bei größeren, als vertrauenswürdig bekannten Firmen die zur Aufgabe gebrachten Stückgutsendungen regelmäßig bahnseitig nicht gewogen werden. Es werden jedoch hie und da Stichproben vorgenommen und nur die Frachtbriefe der nachgewogenen Stückgüter mit dem Wägestempel versehen. Diese Einrichtung wurde hauptsächlich dadurch veranlaßt, daß namentlich an Samstagen die Zufuhr der Güter bei größeren Dienststellen — trotz aller Bemühungen der Vorstände bei den Firmen, die Güter früher aufzuliefern — immer erst zwischen 5 und 6 Uhr abends erfolgte, wodurch es dem Güterpersonal oft ganz unmöglich war, die Nachwiegung der betreffenden Kolli in der kurzen Zeit zu bewerkstelligen, wenn nicht das ganze Abfertigungsgeschäft eine erhebliche Verspätung erleiden sollte. Dieses neue Verfahren hat sich bis jetzt ganz gut bewährt; bei den vorgenommenen Stichproben sind keine besonderen Gewichtsunterschiede festgestellt worden. Es gewinnt auch immer mehr an Umfang und es vergeht fast keine Woche, in der nicht neue Firmen nambaft gemacht werden, welchen diese Einrichtung seitens der Eisenbahnbetriebsdirektion bewilligt wurde.

Volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn. Wie die „B. P. N." schreiben, hat sich die amerikanische Handels- und Arbeitsbehörde in Washington der Aufgabe unterzogen, die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen in den verschiedenen Ländern an der Hand ihrer Leistungen im Personen- und Güterverkehr zu untersuchen und ist zu folgenden Ergebnissen gelangt: In den Vereinigten Staaten von Nordamerika beträgt der durchschnittliche Beförderungssatz für die Gütermeile 0·58 Cents, in Deutschland 1·42 Cents, in Frankreich 1·55 Cents, in England 2·32 Cents. Die Personenmeile (englische Meile) wird in den Vereinigten Staaten für 2·94 Cents, in Deutschland für 3·8 Cents und in England für 4 Cents geleistet. Infolge der den minder bemittelten Reisenden gewährten Vergünstigungen, durch Arbeiterwochenkarten, Gewährung niedrigerer Tarife, die an gewisse Tage gebunden sind, und durch sonstige Fahrpreisermäßigungen kann der amerikanische Arbeiter für die gleiche Summe 65 Meilen, der deutsche 53, der französische 40, der italienische 38, der belgische 36, der englische Arbeiter nur 35 Meilen auf der Eisenbahn zurücklegen. Es ergibt sich also, daß dem Personen- und Güterverkehr, wenn man von den Vereinigten Staaten mit ihren inkommensurablen Verhältnissen absieht, nirgends so große Vorteile und Vergünstigungen geboten werden wie in Deutschland. Unter allen europäischen Bahnen stehen die preußischen Staatsbahnen, betrachtet man ihre Verkehrsleistungen unter dem Gesichtspunkte des von dem Reisenden oder Transportierenden zu leistenden Aufwandes, durchaus an erster Stelle und sie erfreuen sich damit einer Überlegenheit, die besonders England gegenüber, wo der Verkehr in den Händen von Privatgesellschaften liegt,

Digitized by Google

wesentlich ins Gewicht fällt. Diese Überlegenheit erklärt aber auch manchen Erfolg, den das deutsche Wirtschaftsleben gegenüber dem englischen zu verzeichnen hat, und so dürfen die preußischen Staatsbahnen, deren Einrichtungen und Leistungen mustergiltig, deren Betriebsergebnisse ganz hervorragend sind, auch das Verdienst für sich in Anspruch nehmen, daß sie in sehr erheblichen Maße zur Entwicklung und Belebung des Verkehrs beigetragen und so der deutschen Volkswirtschaft äußerst wertvolle Dienste geleistet haben. Dabei verdient noch die Tatsache Beachtung, daß auch hinsichtlich der Bau- und Anlagekosten die preußischen Staatsbahnen an erster Stelle stehen. Nach den Berechnungen der genannten amerikanischen Behörde betrugen die Ausgaben für die englische Meile beispielsweise in Österreich 110.500 Doll., in Frankreich 143.000 Doll., in Belgien 168.000 Doll., in England sogar 177.500 Doll., in Deutschland nur 104.752 Doll. Nur die Vereinigten Staaten machen auch hier wieder eine Ausnahme; die Ausgaben stellen sich dort auf rund 61.400 Dollars für die Meile. Vergleichbar sind aber auch hier nur wieder die europäischen Verhältnisse, weil der amerikanische Bahnbau nicht entfernt diejenige Solidität und Güte des Materials vorsieht, wie etwa in Deutschland oder Frankreich. Also auch bezüglich der Billigkeit der Bauausführung — ein Moment, das weiterhin auch auf das Verhältnis zwischen Anlagekapital und Betriebsgewinn Einfluß gewinnt — sind die preußischen Staatsbahnen den gleichartigen Verkehrseinrichtungen der europäischen Länder weit überlegen.

LITERATUR.

„Österreichisches Kursbuch". Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Conducteur") ist soeben die Jänner-Februar-Ausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtpläne und Fahrpreise, sowie einen Führer in den Hauptstädten, Karten und Stadtepläne enthält. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken etc. und von der Verlagshandlung R. v. Waldheim in Wien. Preis der großen Ausgabe K 1·40, der kleinen 70 h.

Deutscher Eisenbahn-Kalender 1906. 12. Jahrgang. Herausgegeben von August Scharr, kgl. Eisenbahnsekretär. Berlin, Verlag von A. Bodenburg. Preis 1 Mk.

Der trefflich redigierte, bei seinem Umfange von 284 Seiten geradezu spottbillige Kalender bringt diesmal nebst den für den Eisenbahndienst als solchen wichtigsten Bestimmungen, Erläuterungen etc. auch Artikel über andere Gebiete, die als ganz angenehme und nützliche Abwechslung zu betrachten sind, z. B. über Titulaturen, Anreden, über den deutschen Bundesrat, die Reichs- und Staatsregierungen, die Kriegsschiffe etc. Von den fachlichen Artikeln seien besonders die Erläuterungen zur neuen deutschen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung hervorgehoben. Der Kalender wird sich gewiß zu seinen alten Freunden zahlreiche neue erwerben.

„Neueste Erfindungen und Erfahrungen" auf den Gebieten der praktischen Technik, der Elektrotechnik, der Gewerbe, Industrie, Chemie, der Land- und Hauswirtschaft etc. XXXIII. Jahrgang 1906 (A. Hartlebens Verlag, Wien). Pränumerationspreis ganzjährig für 13 Hefte franko 9 K. Einzelne Hefte für 72 h.

Diese Zeitschrift umfaßt alle Arbeitsgebiete. Sie bietet alle Fortschritte in allen Berufsarten und immer in solcher Form, daß der Praktiker sofort direkten Nutzen hat. Jedermann, der den Fortschritten der Zeit und seines Berufes folgen will, ist diese Zeitschrift dringend zu empfehlen. Aus dem Inhalte des ersten Heftes des neuen Jahrganges seien folgende Artikel hervorgehoben: Einfache Einrichtung an Lokomobilen und Eisenbahnlokomotiven zur Beseitigung des Funkenwerfens. — Die Sidot'sche Blende. — Darstellung einer plastischen Metallkomposition. — Neues Kehrgerät für Schornsteine. — Sauerstoffentziehung durch Platin. — Die Festigkeit imprägnierten Bahnholzes. — Hygienische Beurteilung des hängenden Gaslichtes. — Neue Untersuchungen von Tantallampen. — Behandlung von Meßgeräten. — Herstellungsverfahren für ein zum Weichmachen von hartem Wasser dienendes Mittel. — Das Arbeiten mit dem Vakuumapparat.

CLUB-NACHRICHTEN.

Samstag, den 27. Jänner 1906, 8 Uhr abends findet ein **Vergnügungs-Abend** unter Beteiligung von Damen statt. Kunstkräfte ersten Ranges haben ihre Mitwirkung zu demselben bereits zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Neue Begünstigungen.*)

Die Direktion des Wiener Bürgertheaters, III. Vordere Zollamtsstraße, gewährt den Clubmitgliedern und deren Angehörigen die nachstehenden ermäßigten Preise, und zwar:

1	Cercle	sitz	. . . . .	statt	K 8.80	nur K	4·20
1	Orchester-Fauteuil	1. Reihe	. . . .	„	„ 7.80	„ „	3·70
1	„	„	2.—4. Reihe	„	„ 6.30	„ „	3·20
1	Sitz im	1. Parkett	1.—6. „	„	„ 5.30	„ „	2·70
1	„ „	2. „	1.—3. „	„	„ 4.80	„ „	2·20
1	„ „	2. „	4. und 5. Reihe. . . .	„	„ 3.90	„ „	1·60
1	Parterresitz	1. und 2.	Reihe.	„	„ 2.60	„ „	1·30
1	Balkonsitz	I. Rang.	1. Reihe	„	„ 6.30	„ „	3·20
1	„	I. „	2. und 3. Reihe . .	„	„ 4.30	„ „	2·20
1	„	I. „	4. „ 5. „ . .	„	„ 3.20	„ „	1·60
1	„	I. „	6. bis 8. „ . . .	„	2.20	„ „	1·10

Für jeden Sitz sind Garderobe und Theaterzettel frei.

Anweisungen sind gegen Entrichtung einer Gebühr von 4 h per Stück im Clubsekretariat erhältlich.

Nunmehr ist durch das Benefizien-Komitee auch eine 50%ige Ermäßigung für Sitze im Theater an der Wien erwirkt worden. Näheres in der nächsten Nummer beziehungsweise in der Clubkanzlei.

*) Wir ersuchen von dieser neuen, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habenden Wünsche und Bekanntsagen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.
Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der **„Österr. Eisenbahn-Zeitung".**

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, I. Heft: **„Die Eisenbahn-Tariftechnik"** von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1·60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn".** Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1·20.

3. Heft: **„Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs".** Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leeder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K 1·20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes".** Von V. G. Bossbardi. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. **„Das Lokalbahnwesen in Österreich".** Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges"** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Verschriften für den Verkehrsdienst".** Von Ludwig Freund. k. k. Regierungsrat. Ladespreis K 1·80.

II. Reihe, Band 1: **„Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht".** Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5.20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strohgasse Nr. 18.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Linz.

Die k. k. Staatsbahndirektion in Linz bringt die Ausführung einer Wasserleitung für die Station Attnang-Puchheim der Linie Wien—Salzburg zur Ausschreibung.

Die approximativen Kosten derselben betragen 65 000 Kronen.

Bedingnisse, Baubeschreibung und Pläne können bei der k. k. Staatsbahndirektion Linz in den Amtsstunden eingesehen und daselbst auch Offertformulare behoben werden.

Die Angebote sind versiegelt, spätestens am 5. Februar 1906, 12 Uhr mittags, bei der k. k. Staatsbahndirektion in Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bestätigt der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Anfgabe darzutun vermögen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.
Norddeutsch-Sächsischer Verband.
Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.
Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.
Schlesisch-Sächsischer Verband.

Änderung des Warenverzeichnisses der Ausnahmetarife 2 und 4.

Vom 1. Jänner 1906 an erhält in vorbezeichneten Verkehren im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) unter 1 die Position „Kalkmehl aus Muscheln" sowie das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 4 (Düngekalktarif) folgende Fassung: „Kalkstein (auch Marmor, Kreide, Gips und Dolomit) gebrannt oder gemahlen, Kalkerde (erdigen, kohlensauren Kalk), Kalkschlamm, Muschelschalen, folgende: Austernschalen, ferner Muschelschalen aller Art, zerkleinert (Kalkmehl aus Muschel, Muschelgries) und Abfälle von Muscheischalen."

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Gültig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Buyerverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Ostend

Wien—Eisenstadt—Budapest

Wien—Eger—Dresden—London

Wien—Simplon—Paris

Wien Postplatz Venedig Rom und Mailand-Genua.

Lemberg Wien—Mürz—Cannes.

Wien—Prag.

Wien—Eger—Dresden—Köln—Aachen.

Buchdruckerei der k. k. Staatsbahnen in Wien, I., Marxergasse 15.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. **Winterdienst 1905/1906.**

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, urnf. Basel, Paris (via Arlberg), Mailand (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	◇	◇	◇		◇	◇
Wien Whbf. . ab	1000	*900	1010	Paris . . . ab	-	835	945
Prag KFJB. . „	705	-	710	Basel . . . „	-	750	905
Linz . . . . „	133	1041	714	Mailand . . „	900	1110	1230
Salzburg . . „	429	140	455	Genf . . . „	-	100	1440
Bad Gastein . an	722	1400	955	Zürich . . „	†648	1023	1135
München . . „	750	1630	1040	Meran . . „	713	11036	1258
Innsbruck . . „	1002	705	1215	Innsbruck . „	958	630	715
Meran . . . „	736	117	956	Bad Gastein „	550	-	1010
Zürich . . . „	629	210	856	München . „	535	11045	950
Genf . . . „	105	835	810	Salzburg . „	900	1250	1256
Mailand . . „	310	1025	650	Linz . . . „	1243	320	325
Basel . . . „	912	427	1100	Prag KFJB. „	-	-	900
Paris . . . „	845	1135	740	Wien Whbf. „	600	‡630	710

§ Wien Whbf. ab 820 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur im November und April. ‡ Über Winterthur—St. Margarethen.
! Vom 15. März 1906 ab 1215 nachm.] Wien Whbf. an 730 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

◎ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Budapest—Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Aachen (Rheinfeld); **Speisewagen** zwischen Wärgl—Zürich und von Vesoul nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — Zürich, zurück I. Klasse Paris — Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart.

Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften

in Verein mit Fachgenossen herausgegeben von **Otto Lueger**

2. neubearbeitete und vermehrte Auflage

Erscheint in 8 Bänden gebunden in Halbfranz à 20 Mark und in 40 Abteilungen à 5 Mark.

Ueber jeden technischen Begriff, jede wissenschaftliche Bezeichnung und jedes mathematische, physikalische oder chemische Problem gibt Luegers Lexikon **sachliche, knappe, aber erschöpfende Auskunft in leicht verständlicher Form.**

Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen entgegen, die auf Wunsch die 1. Hälfte der 1. Abteilung zur Ansicht ins Haus liefern.

K. k. priv. Chocolade- u. Canditen-Fabrik

JOH. KLUGE & Co.

PRAG-SMICHOW.

○ Niederlagen: PRAG, Ryberergasse 22. WIEN, Strobligasse 1.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Sarajevo, Franz Josefstraße 4. Budapest, Innsbruck, Burggraben 21. Lemberg, Waldeck 11 etc.
VIII/1. Langegasse Nr. 1 | WIEN | I. Graben, Palais Equitable Stadt-Niederlage. Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.
Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 481

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX./2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen.
Dynamomaschinen • • • | • Elektromotoren •
Schaltapparate | Zähler
Installationsmaterial. • • | • • Bogenlampen. • •
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7. 514

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2. | Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6% ö. W.; selbstredend immer von der entbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehensnehmer hat sich hinsichtlich seines Gesamtpflichtenstandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die ihiebei teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehensnehmers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seinen der Bank gebotenen Vorteil ist allährlich ein maß-ges Schadensdeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehensnehmers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die tbliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden alle einmaligen Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 510

K. k. priv. Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisierungen. Kanalisafälle in allen Formen und Dimensionen, Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Musterblätter auf Wunsch gratis und franko.

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**
Wien, XX. Dresdnerstraße 68
Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Fräser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Fräsmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1858. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 478
Reserve fond d. Anst.: K 8,345.414, Gen.-Versicherungssumme K 3 230,751 823.

Österreichisch-amerikanische Gummifabrik-Aktiengesellschaft
Wien, XIII/3.
Dampfheizschläuche. Vakuumschläuche, Zylinderschläuche, Westinghouse-Bremsschläuche, Tenderschläuche, ferner alle sonstigen für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Gummimaterialien, wie Zughaken, Notkotten, Dichtungsplatten etc. etc.
Unübertroffen von anderen Fabrikaten.
Vaporit-Dichtungs-Platten
bestes und zähestes Material, widerstandsfähig selbst gegen höchsten Dampfdruck. 495

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Elektrische Einrichtungen, Elementenbau. 441
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc.

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hüscher.
Druck von A. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 355. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.215. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.098. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung In Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 5. Wien, den 29. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser

ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist 563

HYDROCHROMIN

schon **streichfertig** und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem freien Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—L.

Präzisions-Uhren sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Badeliett, Schaffhausen u. s. w. Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben!

Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 8 bis 500. Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen

preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.

Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **120.000** Stück

in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:

Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.

! Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H. · HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER · MODERNSTER CONSTRUCTION · INSPECTIONS- u. TRANSPORT- · DRAISINEN · FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.

TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF. CODES: ABC IV u. V ED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale** und **Bahnwächterläutewerke** für **Eisenbahnen Telegraphenbatterien** und **Leitungsmateriale, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung. Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

Leuchttag & Seidenstein

Wien, III/4. 498

Digitized by Google

Den Mitgliedern des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

bestens empfohlene Firmen:

WIEN
Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Einterneswagen, Spezialwagen für Weinstanzsperte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 448

Gegründet 1836.
Uniformen u. -Sorten für Bahnbeamte und Diener
empfiehlt zu billigsten Preisen
Neu! Pluvius-Sommerkappe, 80 Gramm Gewicht, wasserdicht imprägniert, formbehalten, Kepi- oder Dienstkappe, waschbar. 448
Josef Zimbler
WIEN, VII/2 Burggasse 33.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 450

JOSEF SCHATZ, Graveur- u. mechan. Anstalt. Kautschuknumpigiren-Reinigung.
WIEN, XVIII/8. Rötzergasse 44. 479
Spezialist für Stationsaufsetzung mit Kompostersen, Normalrädersetempel, Nummerateren, Amtssiegeln, Stahlpressen, Brennsempeln.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Lacke, Farben- und Ölfarbenmühlen
BECK, KOLLER & Co.
WIEN
I. Schellinggasse 16. 447

Fußbodenfabrik
Balersdorf & Blach
Fabrik: XI. Kaiser-Ebersdorf, Zinnergasse Nr. 6. Telephon Simmering 46. 446
Bureau: I. Kaiserstraße 9. Telephon 1564.

Fr. Křižík, Elektrotechnische Fabrik, Prag-Karolinenthal, Königsstr. 121, Telephon 1080. Filiale: Wien, VII/2 Lindengasse 24, Telephon 1205. Baut Zentralstationen Erzeugt Gleichstrom- u. Wechselstrom-Generatoren u. Motoren m. höchst. Leistungsfaktor, Bogenlampen eig. Pat., Mess-, Kontroll- u. Blockapp. etc. Eig. Lesterfab. 441

Glaser-Diamanten
in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stahl f. Lithographen.
Geschliffene Diamanten
f. Bohrunfabriken, zum Justieren u. Equalisieren von Taxier-Kolumber, Decretian- u. Hartgebwalzen u. s. w. liefert die Firma 1049
L. Puschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 19, II/7.
Preisl. u. Gutacg. gratis u. franko.

Felix Blažiček
Wien, V. Straußengasse 17.
FABRIK
für 516
Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände
Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen

Firma gegründet 1861.
PAGET, MOELLER & HARDY.
J. George Hardy
Arthur Baumann
Patentanwälte
Wien, I., Riemergasse 13.
Telephon Nr. 5209 — Telegramm-Adresse: Pagetmeier.
497

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 551

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).
Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vorzugsweise Röhrenguß nach stehender Methode für Wasser, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonwerkzeug, Reservoir- und Kesselbleche, Blechstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Geubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstation-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Bankonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufstürzung diverser maschineller Einrichtungen, nebst Wasserguß geschwärzte, geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operagasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 497

Elegante Herrengarderoben u. Uniformen nach Mal
Gustav Pollak & Bruder
Wien, I. Schottenring Nr. 2. 543
Filiale: I. Rotenturmstraße Nr. 18.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 508
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Gas- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Neueste patentierte elastische 458
STAHLDRAHT-MATRATZE
von
Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Stahlwaren-Fabrikanten
Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.
Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch.
Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 5. Wien, den 29. Jänner 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Die Organisation der österreichischen Staatseisenbahnen. Von Franz Gustav Schäffer. Die Innenbeleuchtung der Eisenbahnwagen. Von Karl Spitzer. — Chronik: Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Dezember 1905. Eisenbahn-Transportstockungen in Südrußland. Die Heizstoffe der russischen Lokomotiven. Die Eisenbahnfinanzen Rußlands. Tod durch Elektrizität. — Literatur: Amtsblatt für die Handels- und Gewerbeverwaltung. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Haidingers Selbstadvokat. G Freytags Verkehrskarte von Österreich-Ungarn 1906. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung vom 16. Jänner 1906. Neue Begünstigung.

Clubversammlung:*) **Dienstag, den 30. Jänner 1906,** $^1/_2$7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Dr. Julius Miesler, Direktor der Siemens & Halske A.-G. „*Über Neuerungen auf dem Gebiete der Schwachstromtechnik mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen*".

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Die Organisation der österreichischen Staatseisenbahnen.

Von Ingenieur **Franz Gustav Schäffer**, k. k. Ministerialrat a. D.

Mit der Frage der weiteren Verstaatlichung von österreichischen Privatbahnen, ist auch die Frage der zukünftigen Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung in den Vordergrund getreten, indem sowohl in der Öffentlichkeit als auch in politischen und nationalen Kreisen vielfach die Ansicht ausgesprochen wurde, daß gleichzeitig mit der Vergrößerung des österreichischen Staatsbahnnetzes auch eine gründliche Änderung der Organisation der Staatsbahnen vollzogen werden müsse, da die bestehende sich als zu schwerfällig, zu bureaukratisch und insbesondere als zu teuer erwiesen habe; ja es wurde die Durchführung der Organisationsänderung sogar als eine notwendige Voraussetzung der weiteren Verstaatlichung hingestellt.

Diese Erörterungen boten selbstverständlich verschiedenen Kreisen der Bevölkerung den willkommenen Anlaß, bezüglich der neuen Organisation des staatlichen Eisenbahndienstes, Forderungen aufzustellen und Vorkehrungen zu verlangen, welche nur die Interessensphären der betreffenden Kreise zu begünstigen geeignet sind. Diese Forderungen sind aber grundverschieden, sie bewegen sich hauptsächlich in politischer und nationaler und keineswegs in fachlicher Richtung, welche doch einzig und allein maßgebend sein sollte. Diese Bewegung wird auch durch den Umstand unterstützt, daß sogar die Ansichten der Fachkreise über die zweckmäßigste und billigste Organisation derartig ausgedehnter Eisenbahnnetze, noch nicht vollständig geklärt sind, da der Bestand derartig großer und so komplizierter Verwaltungsorganismen noch ein verhältnismäßig kurzer ist und der Verwaltungskunst eine neue und sehr schwierige Aufgabe beschied.

Ferner ist das ungünstige Betriebsergebnis der österreichischen Staatsbahnen leider auch nicht geeignet, die ungünstigen Ansichten über die Organisation der österreichischen Staatsbahnen zu entkräften, was aber nicht ganz berechtigt ist.

Dieses ungünstige finanzielle Resultat ist dadurch begründet, daß das Staatseisenbahnnetz größtenteils notleidende ehemalige Privatbahnen und solche neuerbaute Bahnen umfaßt, deren Errichtung zwar sowohl im Interesse des Gesamtstaates als auch des Verkehres der Kronländer untereinander und mit dem Auslande unbedingt notwendig war, von der Bevölkerung daher dringend begehrt wurde, aber doch von vorneherein eine volle Verzinsung der Anlagekosten nicht erhoffen ließ. Die Statistik der Staatsbahnen erweist aber zur Genüge, daß der Staat, wenn er nicht selbst den Betrieb der notleidenden Privatbahnen übernommen hätte, durch die Bezahlung der garantierten Zinsen viel mehr in Anspruch genommen worden wäre, als dies jetzt durch das noch nicht ganz zureichende Erträgnis dieser Bahnen geschieht. Auch ist nicht zu vergessen, daß die Staatseisenbahnverwaltung durch die Verbilligung der Tarife, durch Vermehrung der Züge und und durch stetige Modernisierung und Ausgestaltung des Verkehres und der dazu gehörigen Mittel eine Konkurrenz gegenüber den Privatbahnen schuf, welche die letzteren zwang und noch zwingt, analog wie die Staatseisenbahnverwaltung vorzugehen.

Insbesondere kann man mit einem gewissen Rechte behaupten, daß die Staatseisenbahnverwaltung in der tech-

*) In der in Nr. 4 angekündigten Vortrags-Ordnung für die restliche Saison hat sich ein unliebsamer Druckfehler eingeschlichen. Der Name des am 13. März Herrn Vortragenden ist richtig: Scheichl.

Digitized by Google

nischen Ausgestaltung des Eisenbahnbetriebes und seiner Mittel bahnbrechend gewirkt hat und noch wirkt.

Durch alle diese Maßnahmen wurden Industrie, Handel und allgemeiner Verkehr so wesentlich gehoben und erleichtert und dadurch das Wohl und die wirtschaftliche Kraft der Bevölkerung so unterstützt, daß es ganz ungerechtfertigt ist, auch noch die volle Verzinsung des Anlagekapitales der Staatsbahnen schon gegenwärtig zu verlangen.

Angesichts dieser günstigen Erfolge ist also die vielfach herrschende Meinung von der Unzulänglichkeit und Kostspieligkeit der Organisation der österreichischen Staatsbahnen keineswegs eine vollbegründete, wenn auch nicht geleugnet werden soll, daß sie in einzelnen Teilen verbesserungsbedürftig geworden sei.

Es möge mir nun gestattet sein, in kurzen Umrissen die Entwicklung zu schildern, welche die Organisation so großer Eisenbahnkomplexe, wie es die Staatsbahnen sind, genommen hat und daran einige Erörterungen und Vorschläge fachlicher Art anzuschließen, welche bei einer Änderung der bestehenden Organisation meines Erachtens zu berücksichtigen wären.

Als sowohl in Deutschland als auch in Österreich die als einzelne Erwerbsunternehmungen bestandenen Privatbahnen zu großen Staatsbahnnetzen zusammengelegt wurden, mußte bei der neuen Organisation dieser Bahnen zuerst die Zentralisation der Eisenbahnverwaltung deshalb begünstigt werden, weil sich nur durch eine solche die Verwaltung vereinfachen und verbilligen ließ, wie dies die Ergebnisse der großen Privatbahnen Frankreichs und auch Österreichs (Südbahn und Staats-Eisenbahn-Gesellschaft), welche stramm zentralistisch verwaltet wurden, bestätigten.

Diese Vorbilder, welche für die Organisation größerer Eisenbahnen damals einzig vorhanden waren, genügten aber für die immer großartiger anwachsenden staatlichen Bahnnetze bald nicht mehr. Daher mußte mit der rasch fortschreitenden Vergrößerung des staatlichen Eisenbahnnetzes auch die Organisation des Eisenbahndienstes mehrmals geändert werden.

Und so erlebten wir in Österreich die Staatseisenbahn-Organisationen der Jahre 1882, 1884, 1891 und 1896. Jede dieser Organisationen hat sich naturgemäß aus der vorhergehenden entwickelt, und zwar in dem Sinne, daß die zentralistische Form der Organisation tunlichst beibehalten wurde, wenn auch mit der Vergrößerung des Netzes eine teilweise Dezentralisation ganz unvermeidlich war.

Mit der Schaffung einer obersten Zentralstelle, eines Ministeriums für a l l e Eisenbahnen im Jahre 1896, wurde an dem Grundsatze der Zentralisation des gesamten Eisenbahnwesens auch bezüglich der Verwaltung der Staatseisenbahnen festgehalten, was dadurch zum Ausdrucke kam, daß, abgesehen von den dem Ministerium vorgehaltenen Agenden der Staatseisenbahnverwaltung, in dem Organisationsstatute vom Jahre 1896 noch festgesetzt wurde, daß die Bezirke der Staatsbahndirektionen tunlichst nach Verkehrsrouten (also ähnlich wie die großen Privatbahnen) zu bestimmen sind. Hienach wären bei dem heutigen Umfange und der geographischen Lage des Staatsbahnnetzes z. B. zwei Staatsbahndirektionen in Wien, und zwar je eine für die Westbahn und für die Franz Josefsbahn zu errichten gewesen, was jedoch unterbleiben mußte, weil es nicht möglich war, die damals s c h o n b e s t a n d e n e n Betriebsdirektionen in L i n z und P i l s e n aufzulassen, ohne die Bevölkerung dieser Städte, die zahlreiche Beamtenschaft mit ihren vielen Angehörigen und auch die Dienstesführung selbst während der Übergangszeit ganz außerordentlich zu schädigen. Diese Organisationsbestimmung konnte also nur bezüglich einiger Direktionsbezirke, also nur teilweise durchgeführt werden.

Durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes und insbesondere durch die Betriebsübernahme zahlreicher Lokalbahnen hat sich eine mehr „kreisartige“ Abgrenzung der Staatsbahndirektionsbezirke ganz von selbst herausgebildet und ist es daher gegenwärtig noch weniger möglich und daher auch nicht empfehlenswert, eine Änderung der Bezirke der Staatsbahndirektionen im Sinne des Organisationsstatutes nach Verkehrsrouten vorzunehmen, selbst für den Fall, als eine solche Organisation besser und billiger wäre. Letzteres zu beweisen, ist aber auch nicht möglich, weil man diesen Beweis doch nur durch eine faktische Organisations-Änderung in diesem Sinne erbringen könnte.

Es ist aber auch gar nicht nötig, eine praktisch noch nirgends erprobte Organisation in Aussicht zu nehmen; heute haben wir vielmehr bereits ein sehr geeignetes Vorbild für die Organisation derartig ausgedehnter Eisenbahnkomplexe.

In Preußen hat sich eine Organisation des Eisenbahndienstes herausgebildet und derartig gut bewährt, daß man sie mit geringen Änderungen auch auf dem österreichischen Staatsbahnnetze einführen könnte, und zwar umso eher, als die dermalige Organisation der österreichischen Staatsbahnen schon eine dentliche Ähnlichkeit mit der preußischen Organisation besitzt und daher deren Einführung in Österreich keine umstürzenden Änderungen erfordert. Es ist dies auch ganz erklärlich, weil beide Staatsbahnnetze eine analoge Entwicklung genommen haben.

Die erste preußische Staatseisenbahn-Organisation aus dem Jahre 1880 hatte beiläufig folgende Struktur:

1. Das Ministerium besorgte die oberste und einheitliche Leitung des Dienstes, ihm waren die wichtigsten taxativ aufgezählten Agenden vorbehalten.

2. Die königl. Direktionen besorgten die eigentliche Leitung des Eisenbahnbetriebes nach den allgemeinen Normen und den von der Zentralstelle gegebenen Weisungen und bildeten eine budgetäre Einheit im Staatsbudget. Den Direktionen war gleichfalls eine gewisse Anzahl taxativ aufgezählter Agenden zur selbständigen Behandlung zugewiesen.

Digitized by Google

3. Die Betriebsämter für die unmittelbare Durchführung und Überwachung des Eisenbahnbetriebes hatten alle anderen Eisenbahnagenden, insoweit sie nicht den Direktionen oder dem Ministerium zukamen, zur selbständigen Bearbeitung zugewiesen. Sie besorgten auch die stetige Kontrolle des laufenden Betriebsdienstes bei den eigentlichen Exekutiv-Dienststellen, den Stationen, Heizhäusern etc.

4. Die Exekutiv-Dienststellen hatten die Ausführung ihres betreffenden Dienstzweiges zu besorgen.

Die Bezirke der kgl. Direktionen waren ziemlich groß und in eine entsprechende Anzahl von Betriebsamtsbezirken eingeteilt. Es fällt bei dieser Organisation angenehm auf, daß die Machtbefugnisse der einzelnen Dienststellen sehr scharf abgegrenzt waren, wodurch einer doppelten Bearbeitung vieler Agenden tunlichst vorgebeugt werden sollte. Dieser Organisation ähnelten jene der österreichischen Staatsbahnen aus den Jahren 1882 und 1884, sowie die Erweiterung der letzteren im Jahre 1891, jedoch mit dem Unterschiede, daß an Stelle der kgl. Direktionen und des Ministeriums die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen trat, welche nicht dem Handelsministerium als solchen unterstand, sondern nur verpflichtet war, für eine Reihe bestimmter Agenden die Genehmigung des Ministers einzuholen. Die der Generaldirektion unterstandenen Oberbahnbetriebsämter, und späteren Eisenbahnbetriebs-Direktionen entsprachen den dentschen Betriebsämtern und hatten auch die Kontrolle der Dienstesführung der einander koordinierten Exekutiv-Dienststellen der verschiedenen Dienstzweige: Verkehr, Zugförderung, Bahnerhaltung u. s. w. zu besorgen.

Die Abgrenzung der Machtbefugnisse der einzelnen Eisenbahnbehörden war jedoch in einer anderen Weise als in Deutschland durchgeführt. Dem Minister waren, wie schon erwähnt, eine Anzahl wichtiger ausdrücklich bestimmter Agenden zur Entscheidung vorbehalten; die Betriebsdirektionen hatten aber nur die Kompetenz, eine allerdings größere Anzahl taxativ aufgezählter Agenden selbständig zu bearbeiten und darüber zu entscheiden; alle anderen noch zehr zahlreichen Agenden, verblieben der General-Direktion. Hiednrch ist der Unterschied zwischen der damaligen preußischen und österreichischen Staatseisenbahn-Organisation am markantesten ansgedrückt.

Die Folge dieser Abgrenzung der Machtbefugnisse konnte natürlich keine andere sein, als daß mit der steigenden Vergrößerung des Eisenbahnnetzes und des Verkehres, sowohl bei den Betriebsdirektionen als auch bei der Generaldirektion sehr viele Doppelbearbeitnngen von Agenden, mitunter auch solche von geringerer Bedeutung, stattfinden mußten. Die Betriebsdirektionen mußten Anträge in vielen Fällen und Angelegenheiten an die Generaldirektion stellen und eingehend begründen, welche in Preußen von den Betriebsämtern gleich direkt erledigt werden konnten. Diese Angelegenheiten mußten bei der Generaldirektion nochmals behandelt werden und erst nach ihrer Entscheidung durch die Generaldirektion konnte die Betriebsdirektion die Ausführung der notwendigen Maßnahmen und Verfügungen veranlassen. Es durfte daher nicht Wunder nehmen, wenn der Geschäftsgang, der anfänglich nichts zu wünschen übrig ließ, in späterer Zeit mit der Vergrößerung des Eisenbahnnetzes und infolge des außerordentlich steigenden Verkehres, und damit auch der Zahl der Geschäfte, bei der Generaldirektion nnd bei den Betriebsdirektionen immer schwerfälliger wurde, und die Verwaltungskosten immer höher stiegen. Dnrch die Erweiterung der Befugnisse der Eisenbahn-Betriebsdirektionen im Jahre 1891 wurde zwar eine Bessernng des Geschäftsganges erzielt, aber dennoch mußte im Jahre 1896 eine ganz neue, die heute noch bestehende Organisation bei den österreichischen Staatsbahnen eingeführt werden, welche an Stelle der früheren Eisenbahn-Betriebsdirektionen, Staatsbahndirektionen mit bedeutend erweitertem Wirkungskreise setzte, das Eisenbahnministerium als oberstes Verwaltungsorgan der Staatsbahnen schuf und demselben bezüglich der staatlichen Eisenbahnverwaltung nur eine Reihe von taxativ aufgezählten Agenden vorbehielt.

Hiedurch ist die Analogie zwischen der österreichischen und preußischen Organisation des staatlichen Eisenbahndienstes, bezüglich der obersten Zentralstelle und den derselben unterstehenden Direktionen wieder hergestellt worden.

Die Erfahrungen, welche mittlerweile in Preußen mit der Eisenbahn-Organisation vom Jahre 1880 gemacht wurden, waren verschiedener Art. Anfänglich waren dieselben ganz günstig, später jedoch als man genötigt war, infolge der Vergrößernng des Netzes und des sich enorm steigernden Verkehres, die Betriebsämter und die kgl. Direktionen zu vergrößern, verlangsamte sich der Geschäftsgang, trotzdem Doppelbearbeitungen von Agenden tunlichst vermiedeu wurden, immer mehr, und ergaben sich insbesondere auch dnrch den Umstand, daß die, die meisten Anordnungen treffende Behörde, das Betriebsamt, die Kontrolle über die Durchführung ihrer Anordnungen selbst vollzog, manche Übelstände; indem z. B. manche nicht besonders zweckmäßige Anordnungen aufrecht bleiben konnten. — Die Direktionen waren zu groß geworden, die Übersicht über den gesamten Geschäftsgang war ihnen dadnrch sehr erschwert und der immerhin notwendige direkte Verkehr der Bevöllkerung mit der Direktion nahm wegen der großen Entfernungen viel Zeit in Anspruch u. s. w. — Aus allen diesen Gründen entschloß sich die deutsche Eisenbahnverwaltung an eine neue Organisation des gesamten Eisenbahndienstes zu schreiten, zu welchem Zwecke entsprechend der deutschen Gründlichkeit Kommissionen eingesetzt wurden, welche aus Vertretern des Ministeriums, der kgl. Direktionen, der Betriebsämter und, was nicht nur nicht zu unterschätzen ist, sondern vielmehr als richtig anerkannt werden muß, auch aus Vertretern der Exekutiv-Dienststellen bestanden. — Diese Kommissionen hatten alle vorkommenden Eisenbahn-Agenden genau zu erheben und

Digitized by Google

zu erörtern und Anträge dahin zu stellen, welcher Eisenbahnbehörde sie zur selbständigen Bearbeitung zuzuweisen wären und außerdem jede sonst mögliche Vereinfachung des Geschäftsganges in Beratung zu ziehen und zu beantragen.

Nach Abschluß einer mehrjährigen Tätigkeit dieser Kommissionen, wurde dann auf Grund der von ihnen gestellten Anträge die heute in Preußen bestehende Organisation des staatlichen Eisenbahndienstes verfaßt und zur Durchführung gebracht, wobei trotz aller Gründlichkeit sich in der ersten Zeit ihres Bestandes doch noch die Notwendigkeit ergab, einige, allerdings kleinere Änderungen vorzunehmen.

An den Grundsätzen der neuen Organisation wurde aber nichts mehr geändert, dieselbe hat sich bisher, wie das einstimmige Urteil aller Fachleute lautet, bestens bewährt, insbesonders ist auch zu bemerken, daß der Kontakt der leitenden Eisenbahnbehörde mit der Bevölkerung, bezüglich des Eisenbahnverkehres, diese vollständig befriedigt.

Die grundlegende Änderung der neuen Organisation gegenüber jener vom Jahre 1880 ist nur bei den kgl. Direktionen und bei den Betriebsämtern erfolgt.

Die Agenden des Ministeriums und jene der eigentlichen Exekutivdienststellen blieben fast ganz unverändert, dagegen wurden jene der Direktionen teilweise vermehrt und deren Amtsbezirke verkleinert und die Betriebsämter ganz aufgelassen.

Durch die Vermehrung der Direktionen und die Verkleinerung der Bezirke derselben, wurde den Direktionen die Übersicht über den gesamten Eisenbahnbetrieb und dessen einzelne Dienstzweige auf ein leicht zu überblickendes Gebiet beschränkt und es ist daher den Direktionen die Möglichkeit geboten, alle Bedürfnisse des Verkehres genauestens selbst kennen zu lernen und diese Kenntnis nicht erst auf dem Umwege über die Betriebsämter zu erlangen. Die Direktionen sind daher in die Lage versetzt, der Dienstesführung selbst eine intensive Aufmerksamkeit zuzuwenden, überall verbessernd und in ökonomischem Sinne einwirken und sonstige für den Verkehr günstige Maßnahmen mit entsprechender Raschheit treffen zu können.

Damit sich aber die Direktionen diesen höheren Aufgaben ganz widmen können, wurden sie von der stetigen Kontrolle des laufenden Dienstes dadurch entlastet, daß an Stelle der für alle Dienstzweige eingesetzten Betriebsämter, für jeden einzelnen Dienstzweig Fachinspektionen für einzelne Teilbezirke errichtet wurden. Der Umfang dieser Teilbezirke ward derartig gewählt, daß es der betreffenden Fachinspektion möglich ist, die gesamte Dienstesführung und die sonstigen Verhältnisse bis in die kleinsten Details kennen zu lernen. Der Geschäftsgang zwischen der Direktion und den Exekutivdienststellen läßt sich durch geschickte Einrichtungen bei den Inspektionen derart günstig regeln, daß die schriftlichen Korrespondenzen auf ein Minimum beschränkt bleiben können.

Die früher angedeuteten Änderungen, welche diese neue preußische Organisation erfuhr, haben bloß bei diesen Inspektionen stattgefunden. Manche Inspektionen waren für 2 Dienstzweige bestimmt, z. B. für technischen Verkehr und für Bahnerhaltung, welche dann in 2 Inspektionen je für Verkehr und Bahnerhaltung geteilt wurden. Bei einzelnen Dienstzweigen wie z. B. bei den Telegraphen-Inspektionen, wurden 2—3 Teilbezirke in einen größeren Teilbezirk zusammengezogen, nachdem der Geschäftsumfang dies als zulässig erwies u. s. w. An dem Wesen der Inspektionen hat sich aber nichts mehr geändert.

Diesen Inspektionen fällt vor allem die Aufgabe zu, die Dienstesführung der Exekutivdienststellen ständig fachlich und finanziell zu überwachen und überall belehrend und erziehend einzuwirken und wo notwendig helfend einzugreifen.

Eine große Anzahl minderwichtiger Agenden sind ihnen zur selbständigen Behandlung zugewiesen, welche vielfach mündlich erfolgen kann. Da sie natürlich von allen Verhältnissen ihres Bezirkes auf das genaueste unterrichtet sind und die direkte Korrespondenz zwischen der Direktion und den Exekutivdienststellen auf sehr einfache Art durch ihre Hände geleitet wird, so sind sie auch in der Lage, die an die Direktion gestellten Berichte und Anträge der Exekutivdienststellen, entsprechend zu ergänzen oder zu begutachten, d. h. sie fungieren gewissermaßen als Korreferenten für die Direktion. Ebenso können sie alle Detailverfügungen für die Durchführung der Direktionsanordnungen an die Exekutivdienststellen treffen. In beiden Fällen wird die Direktion entlastet. Es ließen sich noch eine bedeutende Anzahl von Vorteilen anführen, welche der Bestand solcher Inspektionen mit sich bringt und es sei nur erwähnt, daß auch in Österreich die Inspektionen, welche bei den Privatbahnen, z. B. Südbahn, Westbahn u. s. w. bestanden und noch bestehen, sich ebenfalls bestens bewährten. — Diese Inspektionen sind daher vorzüglich geeignet, eine gute Dienstes- und Geschäftsführung zu bewirken und den Geschäftsgang zu beschleunigen und zu verbilligen.

Die Direktionen sind derart situiert und ihre Bezirke derart begrenzt, daß sie für ein gewisses kreisartiges Territorium bestimmt erscheinen, welches einen Teil des gesamten Bahnnetzes umschließt. Durch die bisherigen, mit dieser Einteilung der Direktionsbezirke gemachten Erfahrungen ist also bewiesen, daß es durchaus nicht notwendig ist, die Organisation des Eisenbahndienstes nach Verkehrsrouten zu veranlassen.

Bei einer Organisationsänderung der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung wird es sich daher nicht empfehlen, der Bestimmung des gegenwärtigen Organisationstatutes nunmehr gerecht werden zu wollen und die Staatsbahndirektionen nach Verkehrsronten abzugrenzen, sondern es möge auf dem bisher notgedrungen eingeschlagenen Wege, genau nach dem bewährten Vorbilde

Digitized by Google

Preußens verblieben werden und die kreisartige Abgrenzung der Direktionsbezirke belassen werden.

Die bestehenden Staatsbahndirektionen sind bezüglich ihres Umfanges und des Domizile jenen der neuen preußischen Direktionen sehr ähnlich und können, da wir in Österreich leider keinen so dichten Verkehr wie Deutschland besitzen, noch sehr lange vollkommen so gut wie in Deutschland funktionieren und dabei noch zahlreiche neue oder sonst zuwachsende Bahnlinien zur Verwaltung zugewiesen erhalten, bis sie den Geschäftsumfang einer preußischen Direktion zu bewältigen haben werden.

Nur für die neu hinzukommenden verstaatlichten Privatbahnen werden, insoweit nicht Teile derselben zweckmäßig an schon bestehende Staatsbahndirektionen angegliedert werden können, neue Staatsbahndirektionen zu errichten sein.

Diese territoriale Abgrenzung der Staatsbahndirektionsbezirke wird aber nur nach eisenbahnfachlichen Rücksichten vorzunehmen sein, wobei sich höchst wahrscheinlich ganz von selbst auch eine gewisse nationale Abgrenzung einzelner Direktionsbezirke ergeben wird; aber in erster Linie muß die Abgrenzung dieser Bezirke eine solche sein müssen, daß sie den fachlichen Bedürfnissen am besten entspricht.

Der Wirkungskreis der Staatsbahndirektionen wäre tunlichst nach dem bewährten Vorbilde der preußischen Direktionen festzustellen und erfordert auch die Durchführung dieser Bestimmung keine besondere Änderung des gegenwärtig giltigen Organisationsstatutes, weil nach demselben der Wirkungskreis der österreichischen Staatsbahndirektionen ohnedies jenem der preußischen Direktionen ganz ähnlich ist. Zur Erzielung einer Gleichstellung bedarf es nur einer anderen Handhabung der betreffenden Statutenbestimmungen.

In dem Organisationsstatute sind nämlich sowohl die dem Ministerium als auch den Direktionen zugewiesenen Agenden taxativ aufgezählt, jedoch ist dem Ministerium das Recht vorbehalten, einesteils Agenden der Direktion, sowohl fallweise, als auch dauernd an sich zu ziehen, als andrerseits Agenden des Ministeriums den Staatsbahndirektionen zur Behandlung zu überweisen.

Diese Bestimmungen wären nun einer genauen Erörterung zu unterziehen und wären alle jene Agenden, bei welchen sich eine überflüssige Doppelbearbeitung in der Praxis ergeben hat, den Direktionen zuzuweisen. Es bedarf dann nicht einmal einer Änderung des Statutes, sondern es genügt, wenn das Ministerium von den statutenmäßigen Vorbehalten nur den notwendigsten Gebrauch macht.

Die unter den Staatsbahndirektionen wie in Preußen zu errichtenden Inspektionen, wären für die Hauptdienstzweige, Verkehr, Bahnerhaltung etc. in jener Zahl festzusetzen, welche der betreffende Dienstzweig erfordert. Diese Inspektionsbezirke müssen derartig beschaffen sein, daß eine stetige und intensive Kontrolle der gesamten Dienstesführung eines Dienstzweiges leicht gewährleistet ist. — Diese Inspektionen hätten auch die zahlreichen minderwichtigen Agenden, welche die Direktionen heute ganz außerordentlich belasten, zur selbständigen Behandlung zu erhalten, auch sollte ihnen ein Disziplinarrecht im beschränkten Maße eingeräumt werden.

Bei einer detaillierten Erörterung der diesen Inspektionen zu überlassenden Befugnisse wird sich mit Sicherheit ergeben, daß diese Inspektionen sehr gut funktionieren und die daran geknüpften Erwartungen, insbesonders die Entlastung der Direktionen von vielen Massenarbeiten, vollkommen rechtfertigen dürften.

Die Form nun, in welcher diese Inspektionen errichtet werden sollen, kann eine zweifache sein, dieselben werden einander entweder koordiniert, oder sie erhalten einen gemeinsamen Vorstand. — Der Koordinierung der Inspektionen gebührt unbedingt dann der Vorzug, wenn die Direktionsbezirke nicht zu groß sind und die Direktion selbst bei differierenden Anschauungen zwischen den koordinierten Inspektionen die Entscheidung treffen kann. In Preußen, Frankreich und bei den meisten österreichischen Privatbahnen bestand oder besteht noch die Koordinierung der Inspektionen, wie z. B. bei der Nordbahn, Franz Josefbahn, Staatseisenbahn, Westbahn, wo die Inspektionen koordiniert waren oder noch koordiniert sind, auch bei der Südbahn, welche seinerzeit das größte österreichisch-ungarische Bahnnetz besaß, war dies durch fast 40 Jahre der Fall.

Die Koordinierung der Inspektionen ermöglicht auch dadurch eine Vereinfachung und Verbilligung der Administration, daß ein genaues Zusammenfallen der Bezirke der verschiedenen Dienstzweige nicht absolut erforderlich ist, wie dies das Beispiel vieler Bahnen bewies, bei denen sich z. B. die Zugförderungsbezirke nicht mit jenen für Verkehr oder Bahnerhaltung decken.

Die Inspektionen mit einem gemeinsamen Vorstande sind jedoch an dieses Zusammenfallen der verschiedenen Berufsbezirke gebunden, es bestehen solche gegenwärtig nur bei der Nordwestbahn und seit kurzer Zeit auch bei der Südbahn.

Für die österreichischen Staatsbahndirektionen, deren Bezirke nicht sehr groß sind und welche günstig innerhalb des Territoriums ihres Bahnnetzes liegen, wird sich daher nur die Errichtung von einander koordinierten Inspektionen empfehlen. Die Bezirke dieser Inspektionen sollen zwar auch in erster Linie nach deren fachmännischer Zweckmäßigkeit abgegrenzt werden es wird aber bei dieser Bezirksgrenzenbestimmung, da die Inspektionsbezirke nicht sehr groß sein werden (300—400 *km*), auch den allfälsigen nationalen Wünschen möglichst Rechnung getragen werden können.

Das gegenwärtig giltige Organisationsstatut hat die Errichtung derartiger Inspektionen bereits vorgesehen, dieselben jedoch zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich dann in Aussicht genommen, bis der Bedarf hiefür infolge der Vergrößerung des Betriebsnetzes der Direktion oder der großen Steigerung des Verkehres eingetreten sein

Digitized by Google

wird. Die Errichtung der Inspektionen bedingt also durchaus nicht eine Änderung des Organisationsstatutes, sondern nur die Ausführung einer bereits vorhandenen Bestimmung desselben. Daß mit der weiteren Verstaatlichung der Privatbahnen dieser Zeitpunkt erreicht wird, steht wohl außer Frage, weil schon bei dem gegenwärtigen Bestande des staatlichen Betriebsnetzes, welches seit 10 Jahren, d. i. seit der Geltung des gegenwärtigen Organisationsstatuts sich bedeutend vergrößerte und einen sehr rasch steigenden Verkehr zu besorgen hat, die Funktionsfähigkeit der Eisenbahnämter manches zu wünschen übrig läßt, wie die häufig vorkommenden Klagen aus Interessentenkreisen erkennen lassen.

Es dürfte sich daher für die Staatseisenbahn-Verwaltung empfehlen, diese hier skizzierte Ausgestaltung ihrer Organisation ehebaldigst und jedenfalls v o r der weiteren Erwerbung der Privatbahnen, aber dennoch schon mit Rücksicht auf dieselbe vorzunehmen, weil sich dann die Angliederung der neu verstaatlichten Bahnen an das bestehende staatliche Bahnnetz viel leichter und ohne zu große Umwälzungen im Betriebe und im Personale, welche sehr kostspielig sind, vollziehen lassen wird. Das Organisationsstatut ist vollkommen hinreichend, um diese Maßnahmen allsogleich treffen zu können. Es erübrigt nichts anderes, als die Details innerhalb des Rahmens der hier skizzierten Organisation festzusetzen. Das ist aber eine fachmännische Arbeit, welche allerdings mit manchen Schwierigkeiten verbunden ist und längerer Zeit bedarf, denn es werden manche Vorurteile und alte Gewohnheiten bekämpft und besiegt werden müssen, um die Administration und die fachliche Verwaltung der verschiedenen Dienstzweige vereinfachen und dadurch verbilligen zu können.

Diese Schwierigkeiten werden aber überwunden und besonders dann überwunden werden, wenn zu diesen Arbeiten nicht nur die Beamten der Zentrale, sondern auch, nach dem preußischen Beispiele, erfahrene Männer der Direktionen und der Exekutivdienststellen, sowie bewährte Fachmänner außerhalb der Staatseisenbahn-Verwaltung herangezogen werden. Derartige Fachmänner werden deshalb nicht zu entbehren sein, weil sie, mitten im Getriebe des Eisenbahndienstes stehend, viel besser zu beurteilen in der Lage sind, welche Folgen und Arbeiten irgend eine Maßnahme bis in die äußersten Äste und Zweige des so komplizierten Eisenbahndienstes nach sich zieht, als jene, welche dem Exekutivdienste schon längere Zeit fernestehen.

Bezüglich der zu erzielenden Vereinfachungen im Dienste, sei nur eine Maßnahme erwähnt, welche geeignet ist, diesen Zweck ganz besonders zu fördern; sie betrifft die Verrechnung der Betriebsausgaben in buchhalterischer Form d u r c h j e d e e i n z e l n e E x e k u t i v d i e n s t s t e l l e auf Grund der jeder dieser Stellen erteilten Kredite. Es würde zu weit führen, jene Unsummen von Arbeit zu erörtern, welche den Direktionen und den Exekutivdienststellen aus dieser Kreditgebarung erwächst, welche Arbeit aber in gar keinem Verhältnisse zu dem damit angestrebten Zwecke, der Sparsamkeit, steht. Dieser Zweck kann nämlich auch durch die von den Inspektionen ausgeübte stetige Kontrolle, und zwar viel besser dadurch erreicht werden, daß für einzelne Auslagen die mündliche Genehmigung des Inspektors im kurzen Wege erworben wird.

Die Exekutivdienststelle sollte nur die eigentlichen Rechnungsbelege, wie Gehalts- und Lohnlisten, Rechnungen etc. liefern und hätte insbesondere die Materialrechnung mit Geldbewertung über den Materialverbrauch dieser Dienststellen gänzlich zu entfallen. Letzterer wäre nur quantitativ nachzuweisen. Die Kreditgebarung und der Nachweis derselben wäre nicht auf jede Dienststelle auszudehnen, sondern auf die wenigen Inspektionen in einer Direktion zu beschränken. Dadurch würde die Aufteilung der Kredite nach den ohnedies sehr zahlreichen Konti des Kontierungsschemas viel leichter und richtiger vorgenommen werden können als gegenwärtig, wo die Kredite auch noch auf die zahlreichen Exekutivdienststellen verteilt werden müssen. Das Rechnungsmaterial und die sich daran schließenden Bearbeitungen desselben bei den Direktionen würden dadurch in geradezu außerordentlicher Weise vermindert.

Es wird aber ferners noch nicht genügen, den Dienstgang und die Geschäftsführung bei den Direktionen, Inspektionen und den Exekutivdienststellen zu vereinfachen, sondern es wird auch Sorge getragen werden müssen, daß die oberste Zentralstelle, das Ministerium, mit der Betriebsführung in stetem Kontakte bleibt. Hiezu eignet sich die sogenannte „papierene" Kontrolle, welche eine Menge Berichte und Nachweise erfordert, keineswegs, sondern nur eine aktive Kontrolle. Die Schaffung einer aktiven Kontrolle setzt aber voraus, daß die leitenden Persönlichkeiten für die einzelnen Dienstzweige bei den Direktionen im allgemeinen für die richtige und zweckmäßige Leitung ihres Dienstzweiges auch direkt verantwortlich gemacht werden und daß demgemäß auch nicht mehr der Vorstand der Direktion allein für alles die Verantwortung zu tragen hat. Es kann demselben richtiger Weise eine solche Verantwortung auch nicht zugemutet werden, weil es ja ganz unmöglich ist, daß ein Mensch die zahlreichen Eisenbahnagenden bis in die Details beherrscht.

In der Zentralstelle, wo die Agenden auf eine Reihe von Abteilungen verteilt sind, müssen zur Bearbeitung dieser einzelnen Agenden die hervorragendsten Fachmänner, die Spezialisten in diesen Agenden herangezogen werden. Jede solche Abteilung ist gewissermaßen der Areopag für das betreffende Fach, und wäre durch die Ausübung der aktiven Kontrolle in die Lage versetzt, überall verbessernd einzugreifen, weil sie alle Kenntnis von der Dienstesführung ihrer Agenden und den dabei auftauchenden Erscheinungen erlangt.

Dies setzt aber vor allem eine richtige Gliederung der Abteilungen in der Zentralstelle voraus. Die gegenwärtige Einteilung des Eisenbahnministeriums scheint aber dieser Voraussetzung nicht vollständig zu entsprechen, indem einerseits für die rein administrativen Agenden

Digitized by Google

sehr zahlreiche, andererseits für die vielseitigen und so mannigfachen technischen Agenden viel weniger Abteilungen bestehen.

Die technischen Agenden sind zweifellos mindestens ebenso wichtig, wenn nicht noch wichtiger als jene der Administration, denn der meritorische Teil des Eisenbahnbetriebes und die Betriebsökonomie hängen doch in allererster Linie von der richtigen technischen Leitung ab.

Die Techniker, welche in ihrem Kampfe um Anerkennung der Gleichwertigkeit der technischen Wissenschaften mit jenen, die an den Universitäten gepflegt werden, nicht erlahmen, haben auch erkannt, daß ihren Wissenschaften gegenwärtig im Eisenbahnministerium, gewiß dem „technischesten" aller Ministerien, noch nicht voller Raum zur Entfaltung geboten ist und haben deshalb eine bedeutende Vermehrung der technischen Abteilungen im Eisenbahnministerium gefordert, was insbesondere beim letzten Ingenieur- und Architekten-Tage zum Ausdrucke gelangte.

Es mögen wohl einzelne dieser Forderungen gegenwärtig noch etwas zu weit gehen. Aber hier, im großen und ganzen muß zugegeben werden, daß die Zahl der technischen Departements im Eisenbahnministerium eine viel zu geringe ist und deshalb auch die mannigfachsten und heterogensten Stoffe in einer Abteilung bearbeitet werden müssen. Einige Beispiele sollen dies klarstellen:

Die bautechnischen Konstruktionen sind in einem Departement vereinigt. Dieselben umfassen den Unterbau mit dem Brückenbau (gewölbte und eiserne Brücken), den Tunnelbau, den Oberbau mit der Konstruktion der Geleise und der Schienenfabrikation, die Sicherungsanlagen (mechanische und elektrische), den Hochbau mit den zahlreichen, verschiedenen Zwecken dienenden Gebäuden (architektonisch ansgestalteten Anfnahmsgebäuden, Werkstätten, Wohngebäuden u. s. w.), die Anlagen für Stationen überhaupt, wobei insbesondere große Stationen und Rangierbahnhöfe eine genaue Kenntnis des Eisenbahnbetriebes voraussetzen, die mechanischen Einrichtungen, Wasserstationen und Leitungen u. s. w.

Die maschinentechnischen Konstruktionen sind ebenfalls in einem Departement vereinigt. Dieselben umfassen den Lokomotivbau, den Wagenbau und die mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnwerkstätte mit ihren zahlreichen Hilfs- und Arbeitsmaschinen u. s. w. Es ist nun gewiß ganz selbstverständlich, daß ein vorzüglicher Konstrukteur von eisernen Brücken nicht auch gleichzeitig in dem so schwierigen Tunnelbau, oder im Hochbau und der Architektur ein Meister sein kann. Der Konstrukteur für Lokomotiven kann nicht zugleich ein Spezialist im Wagenbau sein u. s. w. Eine weitere ausgiebige Unterteilung des technischen Stoffes im Eisenbahnministerium kann daher nur von den allerbesten Folgen für das Eisenbahnwesen überhaupt, und für das Ergebnis der Staatseisenbahnverwaltung begleitet sein.

Mögen diese Ausführungen zur Klarstellung mancher Ansichten über die Art und Weise der Organisation des staatlichen Eisenbahnbetriebes ihr Scherflein beitragen.

Die Invertbeleuchtung der Eisenbahnwagen.

(Vortrag, gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten am 12. Dezember 1905, von Karl Spitzer, Oberingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

Meine Herren!

Es sind fast auf den Tag genau 20 Jahre, daß ich die Ehre hatte, an dieser Stelle über die damals in der Entwicklung stehende „Gasbeleuchtung der Eisenbahnwagen" zu sprechen und ich kann, um den Unterschied zwischen damals und heute zu illustrieren, nicht umhin, auf einiges aus meinem damaligen Vortrage zurückzukommen.

Ich habe damals darauf hingewiesen, daß in früherer Zeit die Notwendigkeit, die Eisenbahnwagen zu beleuchten, keinesfalls als selbstverständlich angesehen wurde, so daß es z. B. in Preußen auf diesem Gebiete eines Eingriffes von höchster Stelle aus bedurfte.

Der Kabinettminister von Bodelschwing schrieb am 18. November 1854 an die Minister des Innern und der Finanzen des preußischen Staates: „Des Königs Majestät hält es der Sicherheit und des Anstandes wegen für wünschenswert, daß die Eisenbahnwagen während der nächtlichen Züge erleuchtet werden und hat mir aufgetragen, Euer Exzellenz auf diesen Gegenstand mit dem Ersuchen aufmerksam zu machen, entweder Anordnungen in diesem Sinne zu treffen oder sich gegen Se. Majestät über die etwaigen Hindernisse äußern zu wollen." — Ein historisch gewiß denkwürdiges Schreiben.

Ja im Jahre 1870 noch, als der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen die Beleuchtung der Personenwagen in ernste Erwägung zog, hat eine über ihre Erfahrungen in dieser Sache befragte Eisenbahnverwaltung die lakonische Antwort erteilt, daß sie „bis nunza" die Notwendigkeit nicht eingesehen habe, das Coupé der Eisenbahnwagen derart zu beleuchten, daß man an allen Stellen desselben lesen könne!

Ich habe in meinem damaligen Vortrage aber andererseits schon Gelegenheit gehabt, anzuführen, daß seit dem Jahre 1873 die Einführung der Gasbeleuchtung bei den Personenwagen erfreulicherweise solche Fortschritte mache, daß bis zum Jahre 1885, also ein Jahr vor meinem Vortrage, bei allen Eisenbahnen zusammengenommen bereits 22.000 Wagen mit Gasbeleuchtungseinrichtung nach System Pintsch ausgerüstet waren.

Nach der mir vorliegenden neuesten Statistik der Firma Jul. Pintsch hat diese Firma bis Ende Juni 1905 124.528 Wagen mit Gasbeleuchtungseinrichtung versehen, wovon

auf	Deutschland	44.126 Wagen
„	England	19.623 „
„	Frankreich	6.837 „
„	Holland	3.734 „
„	Österreich	5.363 „
„	Rußland	3.527 „
„	die Vereinigten Staaten	22.243 „
„	Indien	10.581 „
„	Australien	2.473 „

und auf die übrigen Länder, wie Dänemark, Schweiz, Schweden, Bulgarien, Türkei etc. die restlichen 6031 Wagen entfallen. (Nebenbei bemerkt sind mit dieser Gasbeleuchtungseinrichtung heute außerdem bereits 6231 Lokomotiven ausgerüstet).

Aus diesen Ziffern geht hervor, daß die Zahl der mit Gasbeleuchtung nach dem System Jul. Pintsch ausge-

Digitized by Google

rüsteten Wagen sich in den letzten 20 Jahren mehr als verfünffacht hat, ja daß manche Länder, wie beispielsweise die Vereinigten Staaten, heute mehr Wagen mit Gasbeleuchtung besitzen als vor 20 Jahren alle Länder zusammengenommen.

Rechnet man noch jene Wagen, welche auch mit Gasbeleuchtung, aber nach anderen Systeme eingerichtet sind, schätzungsweise mit 5000 hinzu, so erhält man die runde Zahl von 130.000 mit Gasbeleuchtung eingerichteter Eisenbahnwagen, welche Zahl wohl den Schluß zuläßt, daß die Beleuchtung der Eisenbahnwagen in den letzten 20 Jahren in bezug auf die Anzahl der eingerichteten Wagen ein stetiges Fortschreiten zu verzeichnen hatte.

Was die Beleuchtungsart selbst, d. h. ihre Güte und Reichhaltigkeit anbelangt, liegt die Sache allerdings anders.

In den verflossenen 20 Jahren hat sich nämlich einerseits das Lichtbedürfnis des Publiknms bedeutend gesteigert, andererseits sind auf dem Gebiete der Beleuchtungstechnik durch den Wettkampf der Gas- und elektrischen Beleuchtung sowohl in der öffentlichen Beleuchtnng als auch in der unserer Bureaus und Wohnräume derartige Erfolge erzielt worden, daß eine einfache Gasflamme unserem Lichtbedürfnisse nicht mehr genügt und wir eine andere als eine Auer- oder elektrische Beleuchtung nicht mehr als ausreichend empfinden.

Daß ein Passagier mit seinem, im gewöhnlichen Leben derart gesteigerten Lichtbedürfnisse beim Eintritte in einen Eisenbahnwagen die gewöhnliche Ölgasbeleuchtung heute als unzureichend empfunden muß, liegt nach dem Gesagten auf der Hand und ich bin überzeugt, daß viele meiner geehrten Zuhörer, die einst in der Gasbeleuchtungseinrichtung der Eisenbahnwagen einen großen Fortschritt gesehen haben, heute von dieser Einrichtung selbst nicht mehr voll befriedigt sind.

Die Erkenntnis der aus dem vermehrten Lichtbedürfnisse entspringenden Unzulänglichkeit der normalen Ölgasbeleuchtung der Eisenbahnwagen hat sich zuerst in Deutschland durchgerungen. Wohl zunächst aus dem Grunde, weil Deutschland nur ein minderwertiges Ölgas besitzt, die Ölgasbeleuchtung also dort noch mehr, wie in anderen Ländern, die — wie z. B. Österreich — ein sehr gutes Ölgas besitzen, zu wünschen übrig ließ. Deutschland hat also den ersten Schritt zur Verbesserung der gewöhnlichen Ölgasbeleuchtung unternommen, und zwar dadurch, daß es bereits in den ersten Jahren der Azetylenindustrie, im Jahre 1897, das Azetylengas zur Hilfe heranzog. Auf Grund vielfacher Versuche erschien eine ministerielle Verordnung, welche anordnete, daß von nun ab zur Waggonbeleuchtung nur mehr Mischgas, und zwar in der Zusammensetzung von 75% Ölgas und 25% Azetylengas, zur Verwendung kommen sollte.

Der Erfolg dieser Maßregel war insbesondere dort, wo man bisher nur sehr schlechtes Ölgas zur Verfügung hatte, in die Augen springend, denn während die bisherige Ölgasflamme bei einem stündlichen Verbrauche von 20 bis 25 *l* Gas nur 6—8 *HK* hatte, lieferte die Mischgasflamme beim selben Gasverbrauche 9—12, manchmal sogar 14 *HK*.

Diese Verbesserung der Beleuchtung hatte aber nicht nur ziemliche Kosten verursacht, da die bestehenden Ölgasanstalten mit Zubauten für die Azetylengaserzeugung und mit Einrichtungen für die Mischung der erzeugten Gase ausgerüstet und die Waggonlampen für die neue Beleuchtung entsprechend adaptiert werden mußten, sondern sie hat insoferne auch Nachteile mit sich gebracht, als die Brenner der Waggonlampen infolge der Azetylenbeimischung im Betriebe ziemlich rasch verrnßten, so daß man, wenn man die Beleuchtung wirklich verbessert haben wollte, gezwungen war, diese Brenner sehr häufig auszuwechseln.

Trotz der obgenannten nicht unbedeutenden Kosten, welche die Einführung der Mischgasbeleuchtnng erfordert und trotz der ihr anhaftenden Nachteile wurde sie nach Deutschland auch in anderen Ländern, so auch bei uns in Österreich eingeführt und zeigt dies, wie sehr die Bahnverwaltungen bestrebt waren, die Beleuchtung ihrer Wagen zu verbessern.

Einen wesentlichen Antrieb zur Verbesserung der Gasbeleuchtung der Eisenbahnwagen bot der Umstand, daß der im öffentlichen Leben zwischen Gas und Elektrizität sich abspielende Wettkampf auf das Gebiet der Eisenbahnwagenbeleuchtung übergriff.

Die Elektrizität wußte sich in zweifacher Form auf dem Gebiete der Waggonbeleuchtnng mit mehr oder weniger Erfolg Eingang zu verschaffen, und zwar einesteils durch Verwendung von Akkumulatoren, die am Wagengestell aufgehängt und nach Abgabe ihrer Kapazität durch frisch geladene Akkumulatoren ersetzt oder mittels des Schnell-Ladeverfahrens wieder geladen werden, andererseits durch Beleuchtungssysteme, die aus dem Zusammenarbeiten von durch die Wagenachse angetriebenen Dynamomaschinen und Akkumulatorenbatterien bestehen, wie die Systeme von Stone, Dick und andere.

Die Erfolge der elektrischen Waggonbeleuchtung, deren Besprechung nicht im Rahmen meines heutigen Vortrages liegt, waren in erster Linie der Anstoß dazu, die Gasfachmänner auf eine weitere Verbesserung der Ölgas-Waggonbeleuchtung sinnen zu lassen. Recht naheliegend war es da, an die Verwendung der Auerschen Glühlichtbeleuchtung, welche im öffentlichen Leben so bedeutende Erfolge errungen hatte, für die Waggonbeleuchtnng zu denken und fällt der erste diesbezügliche Versuch bereits in das Jahr 1894, in welchem Jahre die Firma Jnl. Pintsch ein Patent auf eine Anordnung erwarb, bei welcher zwei kleine, dem gewöhnlichen Auerstrumpfe nachgebildete Glühkörper zur Verwendung gelangten. Teils die Schwierigkeiten der Glühkörperherstellung, teils deren Gebrechlichkeit, welche eine konstante Beobachtung und Bedienung der Lampen im Betriebe erforderte, war die Ursache, daß die Sache nicht ins große verfolgt wurde, sondern nur bei Spezialwagen, so insbesondere bei den Wagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Anwendung kam, bei welchen die mit 2 bis 3 kleinen Glühstrümpfen ausgerüsteten Lampen seitens der Bedienungsmannschaft der Schlaf- und Speisewagen entsprechende Wartung fanden. Erst Ende der Neunzigerjahre nahmen die Versuche, die Glühlichtbeleuchtung für Eisenbahnwagen einzuführen, größere Ausdehnung an und war es in erster Linie die französische Ostbahn, welche in ihrem Laboratorium sich mit der Lampenkonstruktion, hauptsächlich aber mit der Herstellung entsprechender Glühkörper beschäftigte.

Dem in der „Revue général" vom Mai 1903 veröffentlichten Berichte des Mons. Giraud, chef du laboratoire, et Mons. Mendère, inspecteur du matériel roulant de la compagnie de l'est entsprechend, welchem ich die nachstehenden Daten entnehme, waren die ersten, sehr eingehenden Versuche dahin gerichtet, anstatt des zerbrechlichen Auerstrumpfes ein widerstandsfähigeres Gewebe zu verwenden. Alle diesbezüglichen Bemühungen sind aber resultatlos geblieben; denn es zeigte sich, daß man, in dem Maße, als es gelang, die Festigkeit des Netzes zu erhöhen, an dessen Leuchtkraft einbüßte, so daß nichts anderes übrig blieb, als das bekannte Auernetz oder ein diesem ähnliches Netz namens „Lumen" zu verwenden.

Man war demnach bei den ferneren Versuchen bestrebt, die Lampenkonstruktion derart anzuhilden, daß das gebrechliche Netz durch die Stöße des Wagens möglichst wenig leide. Interessant ist, daß man dabei nicht nur in Frankreich, sondern auch in anderen Ländern vor der gleichen,

Digitized by Google

auf den ersten Blick naheliegendsten und theoretisch richtig scheinenden Voraussetzung ausging, daß man die Aufhängung oder Unterstützung des gebrechlichen Netzes gegen die schädlichen Wagenstöße möglichst gut abfedern müsse. Zu diesem Zwecke wurden die Netzträger mittels federnder, gebogener Messingschlangen, mittels U-förmiger Federn und anderer, oft absonderlicher Konstruktionen möglichst federnd hergestellt und, da die Netze noch immer en masse zugrunde gingen, die Federung immer mehr elastisch gemacht. Ohne Erfolg. Bis es endlich einem einmal einfiel, die Federung weniger und immer weniger weich zu machen und man durch fortgesetzte Versuche zu dem Resultate kam, daß die Haltbarkeit der Netze dann am größten sei, wenn sie gar nicht federnd aufgehängt, sondern ganz fest, so wie bei der Zimmerbeleuchtung, mit dem Brenner verbunden sind. Dieses, allen Erwartungen widersprechende Resultat findet seine nachträgliche Erklärung in der durch die Versuche gewonnenen Erfahrung, daß jede federnde Aufhängung nicht den Zweck erreichte, das gebrechliche Netz vor den Wagenstößen zu schützen, sondern nur dazu beigetragen hat, die Stöße des Wagens addiert und multipliziert auf das Netz zu übertragen und dieses auf solche Weise frühzeitig zu zerstören.

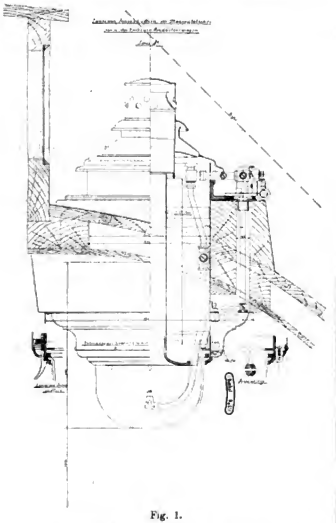


Fig. 1.

Nach diesen Erfahrungen ging nun die französische Ostbahn daran, verschiedene Lampenkonstruktionen in einzelne Probewagen einzubauen. Ich muß es mir versagen, hier die interessanten Entwicklungsstadien an den verschiedenen Lampen zu besprechen und will nur eine der typischen Lampenkonstruktionen vorführen, welche die französische Ostbahn bei ihren Waggons in Anwendung gebracht hat.

Vorerst will ich aber nur zur Erinnerung und um den Unterschied besser anschaulich zu machen, die normale GasölLampe mit Schmetterlingsbrenner vorführen (Fig. 1). Die Lampe ist in das Wägedach eingebaut, innen gegen das Coupé mittels der Glasglocke abgeschlossen und erhält hier mittels dieses Rohres das Ölgas von dem am Wagenuntergestell aufgehängten Gasrezipienten zugeführt. Hier am Ende des sogenannten Schwanenhalses sitzt der gewöhnliche Schnitt- oder Zweilochbrenner, der die bekannte flache, sogenannte Schmetterlingsflamme liefert.

Dank des mir seitens der Firma Jul. Pintsch in sehr dankenswerter Weise zur Verfügung gestellten Materiales bin ich in der Lage, die zur Besprechung gelangenden Lampen auch in natura vorzuführen.

Die normale Ölgasflamme liefert, wie sie hier brennt, bei einem Gasverbrauche von 25 *l* pro Stunde 8 *HK*.

Ich führe nun die Auerstrumpflampe der französischen Ostbahn vor (Fig. 2).

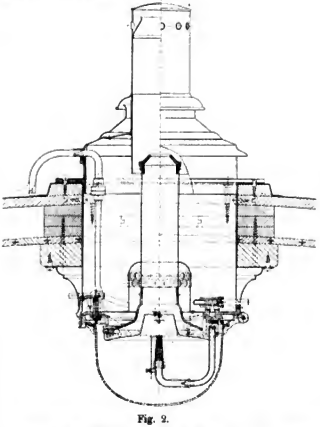


Fig. 2.

Diese Lampe ist ebenso wie die andere Lampe situiert und bietet auf den ersten Blick nur den Unterschied, daß anstatt des früheren Schnitt- und Zweilochbrenners hier ein Auerbrenner aufgesetzt ist, der das Auernetz trägt. Der zur Auerbeleuchtung gehörige Bunsenbrenner *B*, also jener Teil, in welchem die Mischung von Gas mit Luft stattfindet, besteht, wie überall, so auch hier, aus einer in das Gaszuleitungsrohr eingesetzten Düse mit einer nadelfeinen Öffnung, aus welcher das Gas ausströmt und aus dem daran anschließenden Rohr mit länglichen Schlitzen oder runden Löchern, durch welche die Luft zutritt. Der Effekt dieser Beleuchtungsart ist im Vergleiche zur früheren einfachen Schmetterlingsflamme, wie die Herren hier sehen, ungefähr derselbe, wie der der Auerflamme gegen die gewöhnliche Flamme bei unserer Zimmerbeleuchtung.

Digitized by Google

Die Versuche der französischen Ostbahn erstreckten sich in nächster Linie hauptsächlich auf die Beobachtungen bezüglich der Haltbarkeit, Widerstandsfähigkeit und Dauer der Netze. Authentische Angaben hierüber konnte ich leider nicht feststellen. Denn während einerseits ganz enorme Zahlen von Kilometern genannt werden, welche ein Netz, ohne gebrochen zu sein, durchlaufen haben soll, wird andererseits die Lebensdauer der Netze von vielen gewiß als zu gering angegeben. Wir können nur konstatieren, daß die französische Ostbahn bereits Ende 1904 ungefähr 140 diverse Wagen und außerdem 60 Wagen der Schlaf- und Speisewagengesellschaft mit Gasglühlichtbeleuchtung eingerichtet hatte.

Während der eben beschriebenen Versuche der französischen Ostbahn hat aber auch die französische Westbahn mit der Glühlichtbeleuchtung Versuche angestellt, diese aber sehr bald in eine andere Richtung geleitet. Sie hat sich nämlich der sogenannten Invertbeleuchtung, in Frankreich als „eclairage an bec renversé" bezeichnet, zugewendet.

(Fortsetzung folgt.)

CHRONIK.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Dezember 1905.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 8898 *km*.)

Befördert wurden 3,574.500 Personen und 3,375.000 *t* Güter und hiefür K 4,770.100, bezw. K 17,074.400, zusammen K 21,853.500 (+ K 1,776.883 gegen Dezember 1904) eingenommen.

Die Einnahmen des ganzen Jahres sind um K 12,731 870 höher als die des Vorjahres.

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen die Transporteinnahmen im Monate Dezember 1905 bei den westlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 3,113.200 (2,672.000 Reisende), aus dem Güterverkehre K 12,313.900 (2,764.900 *t*), bei den östlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 1,665.900 (902.400 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,760.500 (610.100 *t*).

Die Gesamteinnahme des Monates Dezember 1905 zeigt gegenüber dem definitiven Erfolge desselben Monates im Jahre 1904 im Personenverkehre ein Mehrergebnis von K 364.040 (+ 250.900 Reisende), im Güterverkehre ein solches um K 1,412.043 (+ 422 900 *t*).

Die Steigerung in den Einnahmen des Personenverkehres beträgt auf den westlichen Staatsbahnen K 191.171 (+ 162.000 Reisende), bei den Staatsbahnen in Galizien K 172.869 (+ 88.900 Reisende).

Von der Mehreinnahme des Gütertransportdienstes entfallen K 1,258.744 (+ 407.700 *t*) auf das westliche und K 154.099 (+ 15.200 *t*) auf das östliche Staatsbahnnetz.

Der Reiseverkehr erfuhr hauptsächlich dadurch eine starke Anregung, daß die Hauptfeiertage dieses Monates durch das Hinzutreten des Sonntages, sowie durch die Witterungsverhältnisse sich sehr günstig gestalteten, außerdem wurde derselbe auch durch einen lebhaften Transitverkehr über die Linien des östlichen Staatsbahnnetzes in bemerkenswerter Weise gehoben.

Im Güterverkehre zeigte sich eine allgemeine Zunahme in der Beförderung der wichtigsten Verfrachtungsartikel, vor allem wurde die Transporttätigkeit durch die starke Zuckerproduktion dieses Jahres mit ihrem gesteigerten Bedarfe an Kohle und anderen Verbrauchsartikeln sehr gefördert.

Auch von Getreide, Holz, und zwar Bau- und Brennholz wurden sowohl auf den westlichen wie auf den östlichen Staatsbahnlinien namhaft höhere Quantitäten zur Verfachtung gebracht.

Auf den Staatsbahnen in Galizien wurden außerdem auch Petroleum und andere Tiere in größeren Mengen verfrachtet.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 2,376.000 Personen und 60.100 *t* Güter und hiefür K 325.200, bezw. K 90.400, zusammen K 415.600 (+ K 28.178 gegen Dezember 1904) eingenommen.

Nach der provisorischen Ermittlung ergab sich im Monate Dezember 1905 im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 11.526 (+ 66.300 Reisende), im Güterverkehre von K 16.652 (+ 4700 *t*).

Die Jahreseinnahme übersteigt den definitiven Erfolg des Jahres 1904 beim Personenverkehre um K 41.743, im Güterverkehre um K 152 516.

Eisenbahn-Transportstockungen in Südrußland. Über Frachtanhäufung auf den Eisenbahnen macht der Augustbericht des k. u. k. Konsulates in Kiew nachstehende Mitteilungen: Obzwar die heurige Getreidekampagne Ende August begonnen hatte, haben sich auf den Eisenbahnen infolge mangels an rollendem Materiale bereits große Frachtenansammlungen gebildet, welche mit jedem Tage anwachsen. Am fühlbarsten macht sich der Waggonmangel auf den Südwestbahnen bemerkbar, wo die auf den Stationen lagernden Frachten am 1. September i. J. zirka 18.000 Waggons betrugen und 80 Stationen, darunter Kiew, Krementschug, Berditschew etc. für die Annahme einiger Kategorien von Gütern gesperrt sind. Auf Abhilfe ist in nächster Zeit nicht zu rechnen, da nicht nur die Verwaltung der besagten Bahnen, sondern auch die benachbarten Bahnen an großem Waggonmangel leiden. So herrscht auch im Donnezschen Kohlenrayone großer Waggonmangel und arge Frachtenanhäufung. Das „Charkower Komitee für die Verfrachtung von Mineralien" hat sich deshalb an die Hauptverwaltung der russischen Eisenbahnen telegraphisch um Abhilfe gewendet. Auch die Zuckerindustriellen befürchteten, daß zur Zeit der Rübenernte (September) Waggons fehlen werden und haben bei den Finanzministern um eine genügende Anzahl von Waggons für den Transport der Zuckerrüben angesucht.

Der Waggonmangel, an dem die südlichen russischen Bahnen schon in normalen Zeiten während der Getreideernte leiden, macht sich heuer umso fühlbarer, als die Bahnen einen großen Teil ihres rollenden Bestandes der Sibirjachen Bahn übergeben mußten, so die Südwestbahnen allein 233 Lokomotiven und 7000 Güterwaggons. Unter diesen Umständen ist der Handel, insbesondere das Getreidegeschäft sehr gehemmt. Die Getreide-Exporteure halten sich, da die Abwicklung der Lieferungen fast unmöglich geworden ist, von Abschlüssen zurück, zum eigenen Schaden, sowie zu dem der Getreideproduzenten.

Die Heizstoffe der russischen Lokomotiven. Anfänglich wurde in Rußland fast ausschließlich Holz für Feuerungszwecke der Lokomotiven verwendet. Nachdem die Regierung Maßnahmen zum Schutz der Wälder ergriffen hatte und dadurch eine Verteuerung des Holzes entstand, ging man allmählich zur Kohlenfeuerung über. Nach erfolgreichen Versuchen mit flüssigen Heizstoffen in der Dampfschiffahrt wurde in der Folgezeit dieser Heizstoff auch für die Lokomotiven verwendet. Heute bilden im Rußland, wie wir dem „Zentralblatt der Bauverwaltung" entnehmen, neben Steinkohle die Rückstände des Erdöls das wichtigste Feuerungsmittel der Lokomotive. Die Dampfer auf der Wolga und ihren Nebenflüssen, auf dem Schwarzen und Kaspischen Meer, die Lokomotiven der Eisenbahnen im Kaukasus und an anderen Orten sind fast ausschließlich für flüssige Heizstoffe eingerichtet. Einige Bahnen benützen im übrigen auch Briketts, Koks und Torf für Feuerungszwecke

Digitized by Google

der Lokomotiven. Nach den Angaben des statistischen Sammelwerks des Ministeriums der Verkehrswege wurden auf den Eisenbahnen Rußlands (mit Ausnahme der Eisenbahnen Finlands) im Jahre 1902 zur Heizung von 14.326 Lokomotiven verwendet 3,136.000 *t* (191.453 Mill. Pud) Steinkohle, 1,636.542 *t* (99.911 Mill. Pud) Erdöl und Erdölrückstände, 32.285 *t* (1971 Pud) Anthrazit, 8403 *t* (513 Mill. Pud) Torf, 6945 *t* (424 Mill. Pud) Brikettes und 4,681.329 m^3 (582.000 Kubikfaden) Holz. Der Übergang zum flüssigen Heizstoff hat auf Kosten des Holzes stattgefunden, das heute in Rußland für Feuerungszwecke der Lokomotiven nicht mehr die Bedeutung wie früher besitzt. Zur Zeit werden etwa 48% sämtlicher Lokomotiven mit Anthrazit und Steinkohle, 40% mit Erdöl und Erdölrückständen und nur etwa 12% mit Holz geheizt. Für die Lokomotiven der Eisenbahnen des asiatischen Rußlands werden größtenteils Kohlen aus den einheimischen Gruben verwendet, die aber mitunter, beispielsweise im Usurigebiet, hinsichtlich der Heizkraft minderwertiger als Torf sind.

Die Eisenbahnfinanzen Rußlands. Die russischen Staatsbahnen werden nach ihrer Ertragsfähigkeit von der staatlichen Rechnungsprüfungs-Behörde in drei Gruppen eingeteilt. Zur ersten Gruppe werden die Bahnen gezählt, deren Reingewinn die Verzinsung und Tilgung des Bankapitales übersteigt. Die Länge dieser Bahnen betrug im Jahre 1903 22.082·40 *km* (20.700 Werst). Die zweite Gruppe umfaßt alle Bahnen, deren Reingewinn zur Verzinsung und Tilgung des Baukapitales nicht ausreicht. Die Länge dieser Bahnen betrug im Jahre 1903 10.027·70 *km* (9400 Werst). Zur dritten Gruppe werden verlustbringende Bahnen gezählt, deren Einnahmen die Betriebskosten nicht decken. Diese Gruppe umfaßt z. Z. vier Eisenbahnen, die Sibirische, die Transbaikalische, die Usuri- und die Szyaran-Wjäsmaer Bahn von zusammen 7208·30 *km* (6757 Werst) Länge. Nach den Angaben der staatlichen Rechnungsprüfungs-Behörde (Reichskontrolle) hat der Betrieb der Staatsbahnen im Jahre 1903 dem russischen Staate einen Verlust von 18,880.437 Rubel (1 Rubel = 2·16 Rmk.), der Privatbahnen von 1,681.258 Rubel eingetragen. Der Verlust von 18,880.437 Rubel ist hauptsächlich durch Fehlbeträge der Sibirischen, der Transbaikalischen, der Usuri- und der Szyaran-Wjäsmaer-Eisenbahn bewirkt worden. Zur Deckung dieser Fehlbeträge wurden im Jahre 1903 10,503.686 Rubel verausgabt, außerdem sind noch 19,740.033 Rubel für Verzinsung des Baukapitales in Rechnung zu setzen. Durch den Betrieb der vier genannten Bahnen hat demnach im Jahre 1903 der Staat tatsächlich einen Verlust von 30,243.749 Rubel erlitten.

Nach einer Reihe von Jahren, die dem Staate aus dem Eisenbahnbetriebe nur Fehlbeträge eintrugen, schien Mitte der Neunzigerjahre des verflossenen Jahrhundertes eine Wendung zum Besseren eingetreten zu sein. Aus dem Betriebe der Staats- und Privatbahnen erzielte der Staat im Jahre 1895 rund 1·8 Mill. Rubel, 1896 11·30 Mill. Rubel, 1897 3·0 Mill. Rubel, 1898 8·70 Mill. Rubel, 1899 1·20 Mill. Rubel Überschüsse. Mit Beginn des 20. Jahrhunderts hat indessen der Staat wieder Zuschüsse zu leisten, die einschließlich der Zahlungen für Zinsbürgschaft und zur Deckung der Fehlbeträge einzelner Privatbahnen im Jahre 1900 rund 2·70 Mill. Rubel, 1901 35·20 Mill. Rubel, 1902 40·0 Mill. Rubel, 1903 20·6 Mill. Rubel betragen haben.

Tod durch Elektrizität. Auf der 77. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte hielt Professor J. v. Kratter (Graz) in der Abteilung für gerichtliche Medizin einen Vortrag über „Tod durch Elektrizität". Professor Kratter stützt sich hiebei vorwiegend auf seine langjährigen Beobachtungen und experimentellen Forschungen. Der Tod durch Elektrizität, führte der Vortragende aus, hat dermalen eine große Bedeutung erlangt durch die ungeheuere Ausbreitung der elektrischen Industrie, welche mit meist lebensgefährlichen Starkströmen arbeitet. Die Zahl der Verunglückungen ist daher in stetem Steigen begriffen.

Das Wesen des Todes durch Elektrizität erblickt der Vortragende in einer zentralen Atmungslähmung, also in einer besonderen Art innerer Erstickung. Die zugrunde liegenden Veränderungen sind im zentralen Nervensystem gelegen und bestehen nebst mikroskopisch kleinen Blutungen im Gehirne und verlängerten Marke jedenfalls in noch nicht genügend genau bekannten molekularen und vielleicht auch chemischen Veränderungen der Ganglienzellen. Die Diagnose wird gesichert durch charakteristische örtliche Veränderungen an den Berührungsstellen, die in brandigen Wirkungen bestehen. Die Verbrennungen, durch Lage und Form eigenartig, sind eine ganz besondere Wirkung der Elektrizität, welche bei dem Übertritte auf den schlecht leitenden menschlichen und tierischen Körper durch Verdichtung Wärme entwickelt. Die Gefahrengröße bei Berührung eines Starkstrom führenden Leiters hängt neben der elektromotorischen Kraft (Spannung) hauptsächlich vom Körperwiderstande ab, der innerhalb gewisser Grenzen schwankt. Gehen 10 Miliampère durch den menschlichen Körper hindurch, so ist dies eine lebensgefährliche, oft schon tödliche Einwirkung. Mit jeder weiteren Steigerung wächst die Gefahr. Aus den großen Schwankungen des Körperwiderstandes erklärt es sich aber, daß Menschen auch schon durch Ströme von wenig über 100 *V* Spannung getötet wurden, andere, die mit Strömen von mehreren 1000 *V* in Berührung kamen, am Leben blieben.

Für den Ausgang der Verunglückung sind auch noch individuelle Eigenschaften bestimmend. Besonders gefährdet sind Alkoholiker und Herzkranke. Die Erkennung der elektrischen Verunglückung als eine Erstickung hat das segensreiche praktische Ergebnis gehabt, daß durch Einleitung der künstlichen Atmung, wie bei einem in gewöhnlicher Erstickungsgefahr befindlichen Menschen, das Leben gerettet werden kann. Zahlreiche Lebensrettungen sind auf diese Weise schon bewerkstelligt worden.

LITERATUR.

Amtsblatt für die Handels- und Gewerbeverwaltung. Redigiert und herausgegeben vom k. k. Handelsministerium. I. Jahrg. 1. Heft. Verlag Manz, Wien. Preis 7 K, einzelne Hefte 1 K.

Dieses neue Amtsblatt hat die Bestimmung, alle auf dem angegebenen Gebiete erflossenen Gesetze, Verordnungen und Verfügungen, Judikate, Berichte der wirtschaftlichen Korporationen, ferner Abhandlungen und sonstige Mitteilungen, endlich Bücherbesprechungen und Personalien zu veröffentlichen. Das erste Heft ist durch eine kurze Übersicht über die „Aufgaben der gewerblichen Verwaltung" von Hofrat Dr. E. v. Philippovich eingeleitet und bringt die wichtigen Verordnungen über die Neuregelung des Gewerbedienstes im Handelsministerium etc. etc.

Durch das neue Blatt ist der Gewerbeverwaltung und allen jenen, welche in irgend einer Beziehung auf diesem Gebiete zu tun haben, ein vorzügliches Hilfsmittel an die Hand gegeben.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Dr. Georg Eger, Regierungsrat. Generalregister zu Band I bis XX. Breslau, J. U. Kerns Verlag. Preis 10 Mk.

Die vorzügliche Eger sche Zeitschrift für Eisenbahnrecht enthält in den bisher erschienenen Bänden ein so reiches, instruktives Material, daß seine bequeme Übersichtlichmachung durch das eben erschienene Generalregister zu den ersten zwanzig Bänden geradezu als ein hochbedeutsames Verdienst

Digitized by Google

des Herausgebers zu bezeichnen ist. Es enthält ein alphabetisches Sachregister, ein Verzeichnis der Abhandlungen nach den Verfassern geordnet, eine Übersicht der besprochenen Litteraturwerke, ferner der Gesetzgebung, ein Quellenregister und ein Verzeichnis der Entscheidungen nach Behörden und der Zeit geordnet, bei jeder einzelnen den wesentlichen Inhalt kurz wiedergebend. Das äußerst mühevolle Werk wird jedem, der sich mit Eisenbahnrecht beschäftigt, sehr viel Arbeit und Zeit ersparen und daher bald ein unentbehrliches Hilfsmittel sein.

Haldingers Selbstadvokat. Wien, Manzsche Verlagsbuchhandlung. Von diesem äußerst nützlichen Werke (18. Aufl.!) ist das 2. Heft erschienen. Es enthält eine große Reihe von trefflich ausgearbeiteten Vertragsmustern, welche leicht und mit Vorteil verwendet werden können. Für die Praxis sehr angenehm und wichtig ist die Angabe des für jeden Vertrag notwendigen Stempels.

G Freytags Verkehrskarte von Österreich-Ungarn 1906. Preis K 2.—. Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien.

Die eben erschienene Neuauflage dieser Karte zeigt durch Kolorierung des Grundes die Staatsbahndirektionsbezirke in Österreich und Ungarn, ferner enthält sie Gegenüberstellungen der Einnahmen, Ausgaben, Bahnlängen, zurückgelegten Kilometer, Größe des Personen- und Güterverkehres, des Anlagekapitals u. s. w. der österreichischen Staatsbahnen, ungarischen Staatsbahnen, der Nordbahn, Südbahn, Staatsbahn und Nordwestbahn. Selbstverständlich sind sämtliche im Betriebe befindliche, im Baue stehende und projektierte Strecken, alle Bahn- und Postorte, Strecken mit Eilzugsverkehr, ein- und zweigeleisige Strecken, ein Kalender, eine Reihe von Nebenkarten in größerem Maßstabe enthalten, so daß Gustav Freytag's Verkehrskarte wie seit Jahren wieder ihren Ruf als die „anerkannt beste" verdient.

CLUB-NACHRICHTEN.

Die Herren Clubmitglieder werden höflichst ersucht, alle etwaigen, während des Jahres vorkommenden Änderungen der Titel, der Adresse etc. dem Clubsekretariate ehestens anzeigen zu wollen.

Bericht über die Clubversammlung vom 16. Jänner 1906. Seine Excellenz, der Präsident Dr. R. v. Wittek, eröffnete die Clubversammlung mit den nachfolgenden Mitteilungen:

Samstag, den 27. Jänner, 8 Uhr abends, findet ein Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen statt. Die Mitwirkung hervorragender Kunstkräfte bei diesem Abende ist bereits gesichert. Einzelkarten sind im Clubsekretariat zu haben.

Die Direktion des Wiener Bürgertheaters hat dem Club eine zirka 50 percentige Begünstigung für drei Sitzkategorien gegen Abgabe von Anweisungen und Vorweisung der Mitgliedskarte gewährt. Anweisungen gegen Entrichtung einer Gebühr von 4 h per Stück sind in der Clubkanzlei erhältlich.

Die Vortragsordnung für die zweite Hälfte der gegenwärtigen Saison hat einige Änderungen erfahren, die demnächst durch unser Cinborgan mitgeteilt werden. Zunächst wird der für nächsten Dienstag anberaumte Vortrag des Herrn Maximilian Stein über: „Japanische Märchen" infolge dessen dienstlicher Verhinderung auf einen späteren Termin verschoben. Dafür wird das, unserem Club wohlbekannte Mitglied des Camera-Club, Herr Leopold Ebert, einen Projektionsvortrag, betitelt „Aufnahmen aus Alt-Wien" halten, zu dem auch Damen Zutritt haben werden.

Heute findet ein Demonstrationsabend statt. Herr Architekt A. Krumholz wird über Asbestbeläge für Eisenbahnwaggons, Bahnhofbauten etc. sprechen und hiezauf Herr Nielsen von der Firma Nielsen & v. Lübeck in Hamburg-Ottensen einen Nordlicht-Apparat der genannten Firma demonstrieren.

Die Vorführungen des Herrn A. Krumholz über die Asbestfußböden waren sehr ausführlich und gaben ein anschauliches Bild all der Vorteile, welche die Verwendung von Asbestböden, bezw. von Asbest-Wandbekleidungen mit sich bringen. Eine Anzahl von Modellen dienten zur Erläuterung der Fabrikationsart der Asbestböden. Heute finden diese Produkte tatsächlich eine weite Verwendung, wie dies aus den Attesten zu ersehen ist, welche Herrn Krumholz von den verschiedensten Seiten zugekommen sind.

Der Vortrag erweckte allgemeines Interesse und hatte nachträglich noch einige Anfragen aus der Zuhörerschaft im Gefolge, die Herr Krumholz in liebenswürdiger Weise beantwortete.

Herr Nielsen kam mit einem Beleuchtungsapparat, „Nordlicht" genannt, aus Hamburg und demonstrierte dessen Leuchtkraft im hochattäblichen Sinne des Wortes in blendender Weise. Das „Nordlicht" ist ein Kalzium-Karbid-Apparat einfacher Konstruktion, leicht hand- und transportierbar und dürfte auch im Eisenbahnverkehre nützliche Anwendung finden.

Se. Excellenz, der Herr Präsident Dr. v. Wittek, dankte den beiden Herren Vortragenden für ihre interessanten Vorführungen und schloß damit die Versammlung.

Neue Begünstigung. *)

Die Direktion des k. k. priv. Theaters an der Wien, VI. Magdalenenstraße 8, gewährt den Clubmitgliedern und deren Angehörigen die nachstehenden ermäßigten Preise, und zwar:

1 Sitz in einer Parterre- oder Balkonloge .	anstatt K	10.90	nur K	5.50
1 Orchestersitz 1. Reihe	„ „	8.90	„ „	4.80
1 „ die folgenden Reihen	„ „	6.90	„ „	3.30
1 Fauteuil im Parkett.	„ „	5.20	„ „	2.80
1 Balkonsitz	„ „	5.20	„ „	2.80
1 Sitz, I. Galerie, 2. Reihe	„ „	4.90	„ „	2.30
1 „ „ die folgenden Reihen	„ „	3.20	„ „	1.80
1 Fauteuil, II. Galerie, 1. Reihe	„ „	3.10	„ „	1.80
1 „ II. „ die folgenden Reih.	„ „	2.60	„ „	1.50
1 Parkettsitz.	„ „	4.90	„ „	2.80

Es wird ersucht, die Anmeldung auf Sitze mindestens 2 Tage vor dem beabsichtigten Besuche des Theaters beim Clubsekretär zu veranlassen.

Die Ausfolgung der Anweisungen für ermäßigte Sitze, insoweit letztere übehaupt erhältlich sind, kann erst am Tage der Vorstellung ab 4 Uhr nachmittags im Clubsekretariate gegen Erlag des bezüglichen Betrages stattfinden. Die Karten für die Sitze werden an der Abendkasse gegen Abgabe der Anweisung ausgefolgt.

Für jede Anweisung ist eine Gebühr von 4 h zu entrichten.

*) Wir ersuchen von dieser neuen, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habenden Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung".

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „Die Eisenbahn-Tariftechnik" von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1.60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn"**. Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1.20.

3. Heft: **„Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs"**. Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leeder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K 1.20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes"**. Von V. G. Bouchardt. Ladenpreis K 1.40.

5. Heft: **„Das Lokalbahnwesen in Österreich"**. Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1.20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges"** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausrüstung. Von Edmund Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —.90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst"**. Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1.80.

II. Reihe, Band 1: „Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht". Von Dr. Franz Hilscher, Barrasstaatsanwaltvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5.20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Verkehr besonders beschleunigter Personenzüge an Sonn- und Feiertagen von Wien nach Lilienfeld und zurück.

Zur Erleichterung des Besuches der Wintersportplätze in Lilienfeld und Umgebung werden vom 14. Jänner d. J. angefangen bis einschließlich 25. März d. J. an Sonn- und Feiertagen zwischen Wien-Westbahnhof und Lilienfeld sowie umgekehrt besonders beschleunigte direkte Personenzüge nach folgenden Fahrordnungen in Verkehr gesetzt:

Zug Nr. 227/1935:

Wien-Westbahnhof	ab	6·05 früh
Hütteldorf-Hacking	„	6·18 „
St. Pölten	„	7·26 „
Scheibmühl	„	7·59 „
Lilienfeld	an	8·15 „

Zug Nr. 1936/228:

Lilienfeld	ab	7·20 abends
Scheibmühl	„	7·37 „
St. Pölten	„	8·18 „
Hütteldorf-Hacking	an	9·30 „
Wien-Westbahnhof	„	9·40 „

Diese Züge, welche nur Wagen II. und III. Klasse führen, sind wie andere fahrplanmäßige Personenzüge nach und von allen vorgenannten Anhaltestellen benützbar und haben bei denselben alle sonst giltigen Fahrkegitimationen Giltigkeit.

Neue direkte Verbindung zwischen Wien—London und umgekehrt über Paris—Calais mittels der Orient-Expreßzüge.

Vom 5. Jänner l. J. angefangen wird bis auf weiteres in den Orient-Expreßzügen Nr. 9 und 10 je ein direkter Schlafwagen (I. Klasse) zwischen Wien—Calais bezw. umgekehrt geführt werden, welcher in Paris (Ostbahnhof) auf den neuw. vom dortigen Nordbahnhof direkt übergehen wird und wodurch im Anschlusse an den Calais-Paris-Mittelmeer-Expreß, sowie an die Schifferonte Calais—Dover eine neue direkte, besonders bequeme Verbindung nach und von Calais, bezw. England, hergestellt wird.

Für die Verbindung Wien—London via Paris gelten somit nachstehende Verkehrsdaten:

Wien-Westbahnhof	ab	9·00 vormittags
Paris-Ostbahnhof	an	7·33 früh
Paris-Nordbahnhof	ab	10·00 vormittags
Calais	an	1·15 nachmittags
London Charing Cross	an	5·12 „

In der Gegenrichtung:

London (Viktoria)	ab	11·00 vormittags
Calais	an	2·55 nachmittags
Paris-Nordbahnhof	an	6·35 abends
Paris-Ostbahnhof	ab	7·35 „
Wien-Westbahnhof	an	6·50 nachmittags

Eröffnung der Personenhaltestelle Klein-Bernhars.

Am 15. Jänner 1906 wurde die zwischen den Stationen Jarolschau und Popelin im Km. 41·8 der Linie Wesseli—Mezimosti—Ober-Cerekve gelegenen Haltestelle Klein-Bernhars für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind folgende:

Richtung von Wesseli-Mezimosti nach Ober-Cerekve:

M. W.-Zug Nr. 2033	. . .	Abfahrt	1·22 nachmittags
Pers.-Zug „ 2013	. . .	„	3·15 „
„ 2017	. . .	„	9·57 abends

Richtung von Ober-Cerekve nach Wesseli-Mezimosti:

Pers.-Zug Nr. 2012	. . .	Abfahrt	4·52 früh
Gem. „ 2052	. . .	„	10·31 vormittags
M. W.-Zug „ 2034	. . .	„	2·07 nachmittags
Pers.-Zug „ 2014	. . .	„	8·49 abends.

Die Fahrkartenausgabe findet im Wächterhaus Nr. 26 statt. Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Nachtrag IV zum Anhang I.

Am 1. Februar 1906 tritt der Nachtrag IV zum Anhang I zum Gütertarif Teil II für den schlesisch-sächsischen Verband, giltig vom 1. Jänner 1901 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält abgeänderte Frachtsätze für Sendungen von Hillebrandschacht, sowie neue Frachtsätze für Sendungen von Königin Louisegrube (Makoschau) und Menne-schacht, ferner Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Einzelne Exemplare sind zum Preise von 10 Pfennigen für das Stück bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Direktion der k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Eisenbahn-Verband.

Einführung des Nachtrages VII zum gemeinschaftlichen Hefte und der Nachträge IX zu den Heften 1 und 2.

Mit 1. Februar l. J. treten zum Gütertarif Teil II des Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandtarifes folgende Nachträge in Kraft und zwar:

a) Nachtrag VII zum gemeinschaftlichen Hefte,
b) Nachtrag IX zum Heft 1,
c) Nachtrag IX zum Heft 2.

Diese Nachträge erliegen in der Station Reichenberg sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zu nachstehenden Preisen erhältlich:

a) 6 Heller,
b) und *c*) 12 Heller.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Giltig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arbesg—Paris—Basel.

Wien Postzug. Venedig-Rom und Mailand Genua.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—Prag.

Wien—München—Paris.

Wien—Egor—Cassel—(Köln)—Aachen.

Fahrkarten: Wien—Prag I., II.

Fahrkarten: Wien—Cassel I., II., III. Fahrenklasse—Cassel—Köln I., II. Fahrenklasse—Cassel—Aachen I., II. Fahrenklasse.

Staatsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Portofrei Fahrbaren Anzeige. Bestellung von Anschlüssen, Verkauf von Fahrkarten in Zusammenhang Leitungen und auch an allen Tabak-Trafiken und Anschlags-Tarifschalter erhältlich.

Die Verkäufen von 6 Uhr Abends bis 8 Uhr Früh sind durch Übereinkommen der Eisenbahnen beschränkt.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Giltig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Mailand (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	◇	◇	◇		◇	◇
Wien Whbf. ab	1000	*900	1610	Paris . . . ab	.	805	845
Prag K.P.Bh. „	705	.	.	Basel . . . „	.	700	605
Linz . . . „	133	1041	214	Mailand . . „	830	1110	1205
Salzburg . . „	429	125	655	Genf . . . „	.	1040	1240
Bad Gastein . an	722	1620	955	Zürich . . . „	1648	1052	1855
München . . „	740	1630	1040	Meran . . . „	713	11026	956
Innsbruck . „	1002	705	1248	Innsbruck . „	254	630	1248
Meran . . . „	726	117	1205	Bad Gastein . „	550	1010	1010
Zürich . . . „	609	705	1055	München . . „	1010	1010	1205
Genf . . . „	105	1205	610	Salzburg . . an	900	1245	1255
Mailand . . „	310	1055	650	Linz . . . „	1245	325	325
Basel . . . „	918	410	1100	Prag K.P.Bh. „	.	.	922
Paris . . . „	515	1125	740	Wien Whbf. „	600	‡630	710

‡ Wien Whbf. ab 830 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Hieflenfahrten.
† Nur im November und April. ? Über Winterthur—St. Margarethen.
! Vom 15. März 1906 ab 1213 nachm. ; Wien Whbf. an 730 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—)Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Buchs (Rheintal); **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und von Vesoul nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Sarajevo. Frana Josefsstraße 4. Budapest. Innsbruck, Burggraben 31. Lemberg, Waldwa 11 etc. | VIII/1. Langegasse Nr. 1 Zentrale. | WIEN | I. Graben. Palais Equitable Stadt-Niederlage.
Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.
Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 481

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen.
614
Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •
• Elektromotoren •
Zähler
•• Bogenlampen. ••
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2. | Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Weichensperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kamineinsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Muffen- und Klinkerpflaster zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen, Pflasterungen, Produktuar und Desinfektor auf Wunsch gratis und franko.
Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten
Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.
Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 153.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.700.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.200.000, Kassier des Klubs: Stabs-Zentral-Kassa K 2.000.000.
Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigen Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigen Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wahrpflichtiger wird ohne Prämienzuschlag übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 411

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Actiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18.
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 478
Reserve fond d. Anst.: K 8,345.414, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,781.823.

Kais. königl. ausschl. priv.
Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik
F. AUSTIN.
Fabrik in Viehofen b. St. Pölten Station Viehofen-Fabrik der St. Pölten—Tullner Bahn. | Niederlage in WIEN VI. Stumpergasse 48. Telephon Nr. 2334. 561

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Blitzableiter, Signalapparate, Kühlgen-Einrichtungen, Elementenbau. 441
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsverpfändung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert am Darlehensansuchen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehensempfänger hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehensempfängers erfindet die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen meinen der Bank gebotenen Vorteil ist allfällich ein mäßiges Schadenersatzquantum Seitens Höhe sich nach dem Alter des Darlehensempfängers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 510

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hillesheer.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strohbergasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rechenbachgasse 11. Telephon Nr. 253. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.340. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 856.696.

Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Beorgenalls für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 6. Wien, den 5. Februar 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist

HYDROCHROMIN

schön streichfertig und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Fäulnis unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Beton, Stein, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—I.

Leopolder & Sohn

Wien, III./1. Erdbergstrasse 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Central-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmaterialie, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge kostenfrei ausgearbeitet.

Präzisions-Uhren sowie alle anderen ardenklichen Sorten. Echte Silberne Remontoir-Taschenuhren, Goldene Damen-Uhren, Bestellt, Selbstbauer u. s. w. Jede Uhr ist mit Fabrikmarkenartikel und 3jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben!

Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 8 bis 500. Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in meinen großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen

Preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Anderenfalls Zahlungs-Erleichterungen.

Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier, WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

Österreichisch-amerikanische Gummifabrik-Aktiengesellschaft

Wien, XIII/3.

Dampfheizschläuche, Vakuumschläuche, Zylinderschläuche, Westinghouse-Bremsschläuche, Tenderschläuche, ferner alle sonstigen für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Gummimaterialien, wie Zughaken, Notketten, Dichtungsplatten etc. etc.

Unübertroffen von anderen Fabrikaten.

Vaporit-Dichtungs-Platten

bestes und ältestes Material, widerstandsfähig selbst gegen höchsten Dampfdruck. 495

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Belegung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Desinfektor auf Wunsch gratis und franko.

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

Innenanstrich! Nicht Feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Kreuzlicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

Leuchttag & Seidenstein

Wien, III/4. 494

Lichtpause u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

□ □ □

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und sonstete Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größtes Format 1000 : 1800 mm.

□ □ □

Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. — Adjustierung des Plans. 345

Digitized by Google

Den Mitgliedern des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

bestens empfohlene Firmen:

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN
I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 448

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 450

Lacke, Farben- und Ölfarbenmühlen BECK, KOLLER & Co. WIEN I. Schellinggasse 16. 447

Fr. Křižik, Elektrotechnische Fabrik, Prag-Karolinenthal, Königsstr. 121, Telephon 1280. Filiale: Wien, VII/2 Lindengasse 24, Telephon 1036. Ganz Zentralstationen. Erzeugt Gleichstrom- u. Wechselstrom-Generatoren u. Motoren m. höchst. Leistungsfaktor, Bogenlampen eig. Pat., Meß-, Kontroll- u. Blockapp. etc. Eig. Lusterfab. 461

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Gestreren auf Stein f. Lithographen.

Geschliffene Diamanten

f. Bohrmaschinen, zum Justieren u. Graalieren von Präzis-Messinstr., Vorsteine- u. Hartguß-walzen u. s. w. liefert die Firma 1549

A. Puschner & Co.
Wien, 9. Seglof Porzellangasse 18. II/7. 439
Preisl. a. Verlang. gratis u. franko.

Glashüttenwerke vorm. **J. Schreiber & Neffen** WIEN
IX. Liechtensteinstraße 22.
„Glashüttenhof".
Alle Glaswaren für den Kleinbahnbetrieb.
—o—
Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Hausbedarf. Luxuswaren, Petschenschenke.
—o— 474
Preiskurante gratis und franko.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Kisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nach stehender Methode für Wasser, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Rädersätze, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedewaren, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und nachstehend spezielle Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmasse, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Aufragen sind an richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, ebenwert oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 407

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 525

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Gegründet 1836.

Uniformen u. -Sorten für Bahnbeamte und Diener
empfiehlt zu billigsten Preisen

Neu! Pluvius-Sommerkappe, so Gramm Gewicht, wasserdichtimprägniert, formbeständig, ärztlich empfohlen, wasserdicht, waschbar. Preiskurante gratis und franko. **Josef Zimbler** WIEN, VII/2 Burggasse 33. 448

JOSEF SCHATZ, Graviur- u. machan. Anstalt. Kautschukstempigiten-Erzeugung. WIEN, XVII/2. Rötzergasse 44. 472
Spezialität für Stationsausrüstung mit Kompostoren, Normalrädertempel, Nummerateuren, Amtssiegeln, Stahlpunzen, Brennstempeln.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Fußbodenfabrik **Baiersdorf & Blach**
Fabrik: XI. Kaiser-Ebersdorf, Zinnergasse Nr. 6. Telephon Simmering 68. 444
Barren: I. Kolowratring 9. Telephon 1364.

Firma gegründet 1852.

PAGET, MOELLER & HARDY.

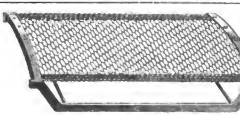
J. George Hardy
Arthur Baumann
Patentanwälte
Wien, I., Riemergasse 13.
Telephon Nr. 5209 — Telegramm-Adresse: **Pagetmeler.**
497

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 551

Elegante Herrengarderoben u. Uniformen nach Mad

Gustav Pollak & Bruder

Wien, I. Schottenring Nr. 2. 543
Filiale: I. Rotenthurmstraße Nr. 18.



Neueste patentierte elastische 439

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Sicherungs-Fabrikanten
Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch.
Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 6. Wien, den 5. Februar 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Der Bau des Simplontunnels und dessen Bedeutung. Von C. J. Wagner. (Schluß.) Die Invertbeleuchtung der Eisenbahnwagen. Von Karl Spitzer. (Fortsetzung.) — Chronik: Eisenbahn-Ball. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate November 1905. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung vom 23. Jänner 1906.

Dienstag, den 6. Februar 1906, findet **kein** Vortrag statt. Der für diesen Tag angekündigte Vortrag des Herrn Robert von Reckenschuß, k. k. Professor an der technischen Hochschule: „*Über die Simplonbahn*“ wird im Herbste dieses Jahres gehalten werden.

Der Bau des Simplontunnels und dessen Bedeutung.

Von Ingenieur C. J. Wagner, k. k. Regierungsrat.

(Schluß.)

Meine Ansicht geht dahin: Man baue den Tunnel ohne einen solchen Kanal. Zur Vorsicht projektiere man einen Seitenstollen als Saugkanal in 20—30 *m* Entfernung von einem Widerlager. Da wo nach der Theorie die Sauglöcher, d. h. die Verbindungskanäle zwischen Stollen und Tunnel hinfallen, baue man Nischen in die Tunnelwiderlager ein.“

Dieses Gutachten bezog sich auf die Anlage eines zweispurigen Tunnels, war jedoch sicher der Anstoß zur Aufstellung des neuen Projektes, welchem vorerst die Ausführung eines einspurigen Tunnels unter gleichzeitiger Herstellung eines zweiten Sohlenstollens in einem Abstande von 17 *m*, der später in einen zweiten einspurigen Tunnel in gleicher Höhe und parallel laufend ausgebaut werden sollte, zugrunde lag. Es kann daher diese Methode als eine vollständig neue betrachtet werden.

Um sich ein möglichst klares Bild über die Lüftung der Arbeitsstellen im Tunnel und die Abkühlung der Luft in demselben zu verschaffen, soll im folgenden die Art und Weise der Durchführung an der Nordseite des Tunnels vorgeführt werden.

Zu Beginn der Bauarbeiten wurde an der Nordseite zur Erleichterung der Lüftung, zirka 65 *m* von der Einmündung, ein Schacht abgeteuft. Dieser Schacht wurde am 23. November 1898 durchbrochen, worauf noch die Verkleidung mit Mauerwerk folgte.

Zu Anfang des Jahres 1899 wurden die zwei Stollen mittels Wasserinjektoren ventiliert, welche gegen den dritten Querstollen aufgestellt waren; die schlechte Luft entwich durch den Sohlenstollen des Tunnels *I* und durch den Schacht.

Gegen Mitte des Jahres 1899 trat die äußere Luft durch den Parallelstollen ein und zirkulierte bis zum Querstollen in Km. 0·9, um durch den Sohl- und Richtstollen bis zum Luftschacht zurückzukehren.

Die Ventilation bis vor Ort des Sohlenstollens wurde mittels eines Wasserinjektors bewirkt, welcher die Luft dem Querstollen bei Km. 0·7 entnahm. Der Ort des Parallelstollens wurde durch einen gleichen Apparat gelüftet, der in Km. 0·9 aufgestellt war.

Man führte mit Ende 1899 in die Tunnels im Mittel 6·2 m^3 Luft per Sekunde ein, wovon 0·22 m^3 vor Ort des Stollens *I* und 0·41 m^3 vor Ort des Stollens *II* gelangten. Es stellte sich die mittlere Temperatur und der Feuchtigkeitsgrad der Luft, wie folgt:

Vor Ort des Stollens *I* (Km. 2·300):

während der Bohrung	21·5° C 75%
während der Schutterung	23·6° C 79%

Vor Ort des Parallelstollens *II* (Km. 2·063):

während der Bohrung	21·0° C 95%
während der Schutterung	23·6° C 77%
im Firststollen (Km. 1·50)	21·0° C 52%
am Mauerwerks-Arbeitsplatz (Km. 0·900)	19·0° C 80%

Die durch die Ventilation zugeführte Luft hatte am Ende der Leitung vor Ort 19·2°, am Ende des Parallelstollens 17·9°. Das Druckwasser zeigte eine Temperatur von 5·8° im Maschinenhause und von 11·7° in den Turbineninjektoren.

Im Jahre 1900 wurde am Eingange des Parallelstollens ein provisorischer Ventilator angebracht, welcher gegen Ende dieses Jahres 13·4 m^3 Luft per Sekunde einführte; 0·59 m^3 kamen vor Ort des Stollens *I* mit einer Temperatur von 27° an, 0·6 m^3 kamen vor Ort des Stollens *II* mit einer mittleren Temperatur von 26·5° an. Die Temperatur der Ventilationsluft betrug 26·5° C in

Digitized by Google

Km. 3·850, dem Ausgangspunkt der Injektionsleitung. Das Druckwasser zeigte im Mittel eine Temperatur von 10° im Maschinenhause und von 22·5° bei den Injektoren im Tunnel.

Die Temperatur und Feuchtigkeit der Lufthülle stellte sich wie folgt:

Vor Ort im Stollen *I* (Km. 4·119):

während der Bohrung	29·8° C	relative
während der Schutterung . . .	30·5° C	Feuchtigkeit
Maximum während der Schutterung	31·0° C	80%

Vor Ort des Parallelstollens *II* (Km. 4·084):

während der Bohrung	28·0° C	relative
während der Schutterung . . .	30·0° C	Feuchtigkeit
Maximum während der Schutterung	31·0° C	85%

im Firststollen (Km. 3·200) . . . . 28·0° C—29·5° C
am Mauerwerks-Arbeitsplatz (Km. 2·900) . . . 26·5° C

Am 18. März 1901 wurde an Stelle der provisorischen Lüftung die definitive Ventilation in Tätigkeit gesetzt.

Jeder der Ventilatoren kann in der Sekunde 25 m^3 Luft unter einem Druck von 250 *mm* Wassersäule liefern, indem er entweder die von außen aufgesaugte Luft in den Tunnel einführt oder in diesen angesammelte Luft ins Freie auswirft. Die Ventilatoren können auch gruppenweise arbeiten und 25 m^3 Luft in der Sekunde unter einem Drucke von 500 *mm* Wassersäule liefern, oder wohl auch in ihrer Gesamtheit und geben sodann eine Luftmenge von 50 m^3 unter einem Drucke von 250 *mm* Wassersäule und zwar unabhängig, ob durch Ansaugen oder Einpressen.

Die Portalvorhänge bestehen aus Segelleinen und bilden keinerlei Gefahr für die Züge. Sie werden mittels kleiner Motore oder einfach mit der Hand in Bewegung gesetzt.

Zu Ende des Jahres 1901 sendete der große Ventilator bei 310 Touren in der Sekunde und bei einem ursprünglichen Drucke von 173 *mm* Wassersäule 30 m^3 Luft in den Stollen *II*. Mittels in Km. 6·064 des Stollens *II* aufgestellter Injektoren wurden 1·85 m^3 Luft angesaugt und weiter vor Ort des Sohlenstollens gebracht und 1·13 m^3 vor Ort des Parallelstollens.

Zu Ende des Jahres 1902 entsandte der große Ventilator bei 342 Touren in der Minute und bei einem Drucke von 200 *mm* Wassersäule in der Sekunde 24 m^3 (gemessen in Km. 7·300). Die Temperatur der Luft hatte beim Eintritte in die Ventilatoren 3·6°, erreichte in Km. 6·500 18° und bei der Entnahme der sekundären Ventilation bei Km. 8·100 25·4° C. Man saugte mit der sekundären Ventilation bei Km. 8·100 in der Sekunde mittels dreier Injektoren 1·7 m^3 vor Ort des Stollens *I* und 1·25 m^3 vor Ort des Parallelstollens. Die Abkühlung der Luft wurde im Parallelstollen mit großen Wasserstäubapparaten vorgenommen. Die erzielte Herabminderung der Temperatur betrug 4° C bei Km. 5·890 und 5° bei Km. 7·670.

Im dritten Quartal des Jahres 1903, zu welcher Zeit noch beide Stollen in vollem Betriebe standen, entsandte der große Ventilator vor dem Portal in den Stollen *II* pro Sekunde 31 m^3 Luft, welche bei dem Querschlage Km. 9·480 teilweise direkte in den Tunnel *I* überging, teils durch Wasserinjektoren abgekühlt bis vor Ort der Stollen *I* und *II* geführt wurde. Beim Eintritte in die Ventilatoren am Portale hatte die Luft eine Temperatur von 17·55° C, bei der Luftentnahme in Km. 9·480 27·6° C und vor Ort der beiden Stollen, nach der erfolgten Kühlung, 21·5° C, respektive 20·7° C.

Zu Ende des Jahres 1904 machte der große Ventilator 388 Touren in der Minute und entsendete in den Stollen *II* pro Sekunde 34 m^3 Luft bei einem Ursprungsdrucke von 283 *mm* Wassersäule. Die Luft gelangte in Km. 10·104 von dem Parallelstollen in den Stollen *I*; dieselbe hatte bei dem Eintritte in die Ventilatoren 3·78° C und 27° C bei Km. 10·104.

Für die Abkühlung der Luft standen folgende Apparate in Verwendung:

Im Parallelstollen;

Bei Km. 8·860 ein Apparat mit 22 Zerstäubern,
„ „ 8·874 „ „ „ 2 großen „
„ „ 9·840 „ „ „ 31 „

Im Tunnel *I*:

Bei Km. 10·095 ein Apparat mit 10 Zerstäubern,
„ „ 9·850 eine Leitung mit Öffnungen,
„ „ 9·500 zwei große Zerstäuber,
„ „ 9·100 „ „ „
„ „ 8·830 „ „ „

Die großen Zerstäuber bewirkten eine Herabminderung der Temperatur der Luft um 3·5° C, die mehrfachen kleinen Zerstäuber eine solche um 6—10° C.

Die Temperatur der Luft nach der Kühlung betrug:

Im Sohlenstollen	25·0—30° C,
im Gewölbe	26·0—29° C,
bei der Widerlagsmauerung	27·0—30° C.

Durch die Ventilation und Abkühlung in den Stollen und an einzelnen Arbeitsstellen trat im gesamten eine Temperatur-Erniedrigung ein, welche der Entziehung von 3,092.000 Kalorien pro Stunde entsprach.

Bei einer ursprünglichen Gesteinstemperatur von durchschnittlich 50° C stellte sich die Temperatur an den einzelnen Arbeitsstellen wie folgt:

Vor Ort der Sohl- und Parallelstollen:

während der Bohrung	27—29° C,
während der Schutterung	28—31° C,
im Firststollen	29—34° C,
an der Wölbung	28·5—31° C,
bei der Widerlagsmauerung	27—30° C.

Die Beobachtungen zeigten innerhalb kurzer Zeit eine rasche Abkühlung des Gesteins durch die Lüftung und Besprengung der Tunnelwände mit Wasser.

In den tieferen Lagen ergab sich innerhalb 14 Tagen eine Herabminderung der Gesteinstemperatur um nahezu 10° Celsius.

Das in den Tunnel eingeführte Arbeitswasser betrug im letzten Quartal 1904 92 Sek.-*l*, wovon 23 durch Hoch-

Digitized by Google

druckpumpen und 69 durch Zentrifugalpumpen den einzelnen Apparaten zugeführt wurden.

Die Zentrifugalpumpen arbeiteten mit 955 Touren in der Minute und mit einem Drucke von 28·1 Atm. Die Temperatur des Arbeitswassers war durchschnittlich 2·2° C im Maschinenhaus und 10·5° C bei Km. 10·104. Die Hochdruckpumpen arbeiteten mit 86 Atm. und bedienten auch noch zwei Injektorpumpen, zwei Lokomotivkrahne und eine Turbine der Zentrifugalpumpe für die Wasserhaltung.

Die Abkühlungsleitung setzte alle Kühlapparate, drei kleine und eine große Injektorpumpe in Tätigkeit. Die zwei Hochdruck-Zentrifugalpumpen für die Abkühlungsanlage wurden von einer Turbine von 300 *PS* betrieben und konnten gleichzeitig tätig sein, so daß sie dann 80 *l* Wasser in der Sekunde unter einem Druck von 45 Atm lieferten. Die Leitung für dieses kalte Wasser hat einen Durchmesser von 253 *mm* und liegt eingebettet in pulverisierter Kohle und einer zylindrischen Blechhülle von 420 *mm* Durchmesser.

Die Abkühlungsapparate bestehen aus mehreren Gruppen von Röhren; jede enthält vertikale Arme mit Bransen, welche drei bis vier Öffnungen mit 3 *mm* Lichtweite haben.

Das Wasser tritt in Form eines Fächers zerstäubt aus, gegen den die Ventilationsluft getrieben wird.

Das Druckwasser für die Abkühlung der Luft ist vom Röhne-Kanal abgeleitet und geht zuerst durch ein Zellenfilter. Dessen Temperatur ist 9·6° im Maschinenhause und 13·6° im Querstollen in Km. 6·900.

Im August 1902 hat man in die Kühlleitung nächst Km. 7·775 des Sohlenstollens *I* einen Eisreservoirwagen eingeschaltet. Die mit 19° in die Röhren dieses Kühlwagens eintretende Luft kühlte sich auf 5° ab, aber 100 *m* weiter, am Ende der Ventilationsleitung, erreichte sie wieder 15°. Die Anwendung dieses Eiswagens wäre während der Schutterung von Wert gewesen, aber sein Kühleffekt ist durch die große Entfernung vom Orte (100 *m*) herabgemindert und man konnte auch wegen Aufstellung der Schutterwagen nicht näher vorrücken. Nach zweistündiger Tätigkeit war der Einfluß dieser Eiswagen gleich null und sie mußten daher nach dieser Zeit ausgewechselt werden.

Bis zum 22. April 1905 wurde die Luft durch den Parallelstollen eingeführt, von dort ab jedoch durch den Tunnel *I*, wobei das Portal provisorisch geschlossen wurde. Der große Ventilator entsandte pro Sekunde 52 m^3 in den Tunnel *I*, wovon 25 m^3 durch den südlichen Ausgang und 27 m^3 durch den Parallelstollen der Nordseite entwichen. Die Temperatur der Luft betrug bei dem Eintritte in den Ventilator 13·54° C und erreichte bei Km. 10·382 30° C.

Für die Kühlung der Luft waren bei Km. 9·316 zwei große Zerstäuber (Brausen), bei Km. 9·267 ein Springbrunnenapparat und 11 kleine Zerstäuber und bei Km. 10·142 eine mit 12 kleinen Zerstäubern versehene 5 *m* lange Leitung aufgestellt.

Von Zeit zu Zeit wurden auch versuchsweise andere Abkühlungsapparate in Betrieb gesetzt.

Für die Kühlung im Parallelstollen wurde bei Km. 10·142 eine mit 5 Zerstäubern versehene Leitung von 5 *m* Länge gelegt.

Für die Beförderung der Arbeiter, Ausbruchsmassen und Baumaterialien wurden in den tieferen Lagen, beiläufig 1800 *m* vor Ort des Stollens *II*, Ausweichen von 400 *m* Länge eingelegt, bis zu welchen der Transport mit Dampflokomotiven erfolgte. Von dort wurde die Förderung soweit als möglich mittels Lokomotiven mit komprimierter Luft und sodann bis zu den einzelnen Arbeitsstellen mit Pferden und Menschenkraft vorgenommen.

Eine besondere Sorgfalt mußte der Verwendung des Dynamits gewidmet werden, da der tägliche Verbrauch ein sehr großer war und jede Unachtsamkeit von außergewöhnlichen Folgen begleitet gewesen wäre.

Um einerseits keine zu großen Mengen dieses Sprengmittels auf einmal befördern zu müssen und anderseits nicht zu bedeutende Depots in den Tunnels zu halten, wurde das Dynamit dreimal, die Kapseln und Zündschnüre zweimal täglich in den Tunnel gebracht und diese Materialien getrennt in den Querstollen, in den tieferen Lagen beiläufig 3 *km* vor Ort des Stollens *II*, deponiert, von wo aus die Sprengmittel den einzelnen Arbeitspartien entsprechend dem jeweiligen Stande der Arbeiten unter strenger Kontrolle ausgefolgt wurden.

Bezüglich der Installationen wäre gegenüber dem im Projekte bereits vorgesehenen, folgendes hervorzuheben:

Für die Entnahme des Druckwassers mußten Filterbassins, später Zellenfilteranlagen errichtet werden, da die unter hohem Druck arbeitenden Maschinen durch das nicht reine Gletscherwasser sehr stark litten.

Für die Herstellung der Zementsteine, welche in großer Ausdehnung für das Verkleidungsmauerwerk Verwendung fanden, wurde eine eigene Remise erbaut und für die Maschinen ein elektrischer Motor mit 10 *PS* aufgestellt. Auch gelangten Stampfen, Siebmaschinen und Sandwäschen zur Ausführung.

Sehr wohltuend wirkten die vorgeschriebenen sanitären und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen für die Tunnelarbeiter. Den Tunnelportalen möglichst nahe wurden die Tunnelstationsgebäude errichtet, welche Garderoben, Trockenstuben, große Baderäume, Wäschereien und die Restaurationen enthalten. Den Arbeitern werden die Arbeitskleider von der Unternehmung beigestellt, welche in den Stationsgebäuden aufbewahrt, gereinigt und getrocknet werden.

Von dem zweiten Banjahre an werden die Arbeiter in den Tunnel gefahren. Die einfahrenden Arbeiter legen vor dem Besteigen des Zuges ihre Arbeitskleider an und deponieren ihre eigenen in geräumigen Hallen. Nach der Ausfahrt aus der Schicht, wenn die Arbeiter erhitzt und

Digitized by Google

durchnäßt ankommen, begeben sich dieselben in die für 90 Personen eingerichteten Bade- und Abdunschräume, worauf sie wieder ihre eigenen trockenen Kleider bekommen. Ebenso ist den Bedürfnissen im Tunnel durch Erdklosetts und Trinkwasser aus der Druck- oder Kühlwasserleitung Rechnung getragen.

Die überaus großen Schwierigkeiten, hervorgerufen durch die Wassereinbrüche und große Erdwärme, haben die Einhaltung des Vollendungstermines unmöglich gemacht und die Bankosten bedeutend erhöht.

Die Bauunternehmung trat daher im Sommer 1903 mit einer Eingabe an den Bund heran, in welcher eine Verlängerung des Bautermines und eine Erhöhung der Preise gefordert wurde. Nach langen Verhandlungen gelangte ein Abkommen, betreffend die eingetretenen Erschwernisse, zwischen der schweizerischen Regierung und der Tunnelbauunternehmung Brandt, Brandau & Co. zur Austragung.

Das diesbezügliche Additionale wurde am 9. Oktober 1903 mit der Tunnelbauunternehmung abgeschlossen und am selben Tage vom schweizerischen Bundesrate genehmigt.

Die Baukosten wurden erhöht:

für Baubetriebseinrichtungen . .	auf Frks.	8,400.000
„ Erhöhung für die zentrale Ausweiche	„ „	1,223.000
„ Tunnel *I* und Stollen *II* . . .	„ „	47,525.000
„ Arbeiten jenseits des 10. Kilometers	„ „	255.000
„ Arbeiten im Gegengefälle . . .	„ „	319·250
„ Wasserablaufkanal (Südseite) .	„ „	700.000
zusammen auf	Frks.	58,422.250
Hievon ab der frühere Preis	„	54,525.000
somit um	Frks.	3,897.250

Die Bauzeit wurde um ein Jahr verlängert, so daß der eine eingeleisige Tunnel und der Parallelstollen mit 30. April 1905 dem Betriebe zu übergeben gewesen wären.

Wird der erste Tunnel vor dem 30. April 1905 vollendet, so erhält die Unternehmung für jeden Tag der Kürzung der Bauzeit eine Prämie von Frks. 2000, zahlt aber auch den gleichen Betrag für jeden Tag der Überschreitung dieses Vollendungstermines.

Nach Vollendung des ersten Tunnels muß innerhalb zweier Jahre die Entscheidung getroffen werden, ob der zweite Tunnel von derselben Unternehmung zu bauen ist; derselbe wäre sodann nach erteiltem Auftrag in vier Jahren fertig zu stellen.

Am 21. November 1903 traten durch den Aufschluß der warmen Quellen an der Nordseite neuerliche Schwierigkeiten auf, die dann zur Einstellung des Vortriebes des Sohlenstollens von dieser Seite führten, an welchen sich dann neue Wassereinbrüche an der Südseite anschlossen.

Die neu gestellten Vollendungstermine waren somit abermals nicht einzuhalten und konnte erst vom Tage des Durchbruches des Sohlenstollens ein halbwegs genaues Kalkül gemacht werden.

Die Gesamtkosten inklusive Grundeinlösung, Oberbau, Rhônekorrektion, etc. stellten sich für den Tunnel *I* und Parallelstollen auf . . . . . Frks. 62,717.000
für den Tunnel *II* auf . . . . . „ 20,220.000
wobei in letzterer Summe gleichfalls eine Aufbesserung der Ursprungspreise um Frks. 4,000.000 aufgenommen wurde. Die Gesamtkosten beider Tunnels werden daher rund Frks. 83,000.000 betragen.

Zum Vergleiche wird erwähnt, daß der Bauunternehmer L. Favre sich im Jahre 1872 verpflichtete, den Gotthardtunnel in 8 Jahren um den Preis von 50 Millionen Franken auf eigene Gefahr und Rechnung zu bauen. Mitten im Bau sah man, daß mit dieser Summe das Auslangen nicht gefunden werden konnte und drohte der Unternehmer mit der Einstellung der Arbeiten. Die Gotthardkonferenz erhöhte die Zahlung um 40 Millionen und gewährte auch eine Verschiebung des Vollendungstermines. Der Mont-Cenis-Tunnel kam auf zirka 75,000.000 zu stehen.

Es stellten sich daher die Baukosten des Simplon-Tunnels im Vergleiche mit den Baukosten des Gotthard- und Mont-Cenis-Tunnels, trotz der besonderen Erschwernisse, noch immer sehr günstig.

Auch der Vergleich der Stollenfortschritte erscheint von Interesse. Der Fortschritt der mechanischen Bohrung pro Stollenort und Kalendertag betrug am Mont-Cenis-Tunnel 2·27 *m*, am Gotthard-Tunnel 3·19 *m*, Arlberg-Tunnel 5·43 *m* und am Simplon-Tunnel an der Nordseite im Jahre 1901 6·7 *m*, im gesamten trotz der vielen langen Unterbrechungen an beiden Seiten pro Stollenort 4·125 *m*.

Die Gesamtleistungen, gegliedert nach den Arbeitsvorgängen, sind aus nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Zusammenstellung der Arbeitsleistungen mit Ende September 1905:

Arbeiten		Brieg	Iselle	Summe
1. Sohlenstollen	*m*	10.376	9.353	19.729
2. Parallelstollen	*m*	10.165	9.630	19.795
3. Firststollen	*m*	10.488	9.281	19.769
4. Ausbruch	*m*	10.488	9.281	19.769
5. Gesamter Ausbruch . .	*m*³	482.393	474.110	956.503
6. Ausmauerung	*m*	10.502	9.249	19.751
7. Tunnelmauerung . . .	*m*³	109.246	126.421	235.667

Mit der Ausführung dieses großen Bauwerkes und den dabei in technischer Beziehung gemachten Erfahrungen werden sich die maßgebenden Anschauungen über die Anlage von Eisenbahnen in mancher Beziehung ändern. Es werden im steten Kampfe um die Frachtbewegung in den Gebirgsländern für die bereits bestehenden Hauptbahnen Kürzungen der Weglängen möglich, um konkurrenzfähig zu bleiben. Es werden nach den Erfahrungen, die bei dem Baue des Simplon-Tunnels gemacht worden sind, noch längere und auch tiefer liegende Tunnels zur Ausführung empfohlen werden können, da die Möglichkeit der Ventilation und Kühlung des Gebirges sich weiter aus-

Digitized by Google

gebildet hat und auch durch den elektrischen Betrieb neue Mittel an die Hand gegeben sind, die den Verkehr und die Erhaltung in sichere Bahnen leiten.

Am 18. Oktober d. J. wurde die Ausmauerung des Simplon-Tunnels durch das Einsetzen des Schlußsteines beendet und erübrigt nun nur mehr, daß die Schotterschichte voll eingebracht und der Oberbau verlegt wird. Für den Oberbau kommen Schienen von 49 *kg* und mit karbolsäurehältigem Teeröl imprägnierte Buchenschwellen zur Verwendung. Gleichzeitig mit dem Oberbau gelangen im Tunnel sechs Kabel zur Verlegung, welche am nördlichen Widerlager in Betonkanälen in Sand gebettet und mit Deckplatten abgeschlossen werden.

Diese Kabel sind der Reihe nach für den internationalen Telegraphenverkehr, für den Betriebstelegraphen, für einen Fernsprecher, für die Glockensignalllnie, für das Blocksystem und endlich ein Starkstromkabel für die Beleuchtung im Innern des Tunnels bestimmt.

Auch ist noch eine gründliche Untersuchung des ganzen Tunnels vorzunehmen, um die im Mauerwerk aufgetretenen Schäden noch vor der Betriebseröffnung zu beseitigen.

Nach der vollkommenen Fertigstellnng des Tunnels, Legung des Oberbaues und der Kabel kann dann erst an die Aufstellnng der Signale, Fernsprecher, Telegraphen, Blockeinrichtungen, Umformer und Belenchtungskörper geschritten werden. Diese Anlagen müssen mit der größten Sorgfalt durchgeführt werden, da man mit Rücksicht auf die Ausweiche in der Mitte des Tunnels, wo Zngskreuzungen stattfinden werden, von der Lage der einzelnen Züge jederzeit genau informiert sein muß, anderseits diese empfindlichen Apparate von den Einflüssen der Fenchtigkeit geschützt werden müssen.

Die Vollendung dieser Arbeiten dürfte noch einige Zeit in Anspnch nehmen, aber die Eröffnnng des Verkehres durch den Simplon-Tunnel wird zu Beginn des zweiten Quartales des Jahres 1906 erfolgen.

Znm Schlusse sei noch bemerkt, daß den beim Baue des Simplon-Tunnels verunglückten Arbeitern ein Denkmal in Form eines Granitblockes gesetzt wird, welches deren Namen und die Inschrift tragen wird:

„Unter dem gewaltigen, unaufhaltsamen Schritt der Kultur, die den granitenen Grund dieses Felsjoches durchbohrte, ließen hier Leben und Blut, schlichte Pionniere der Arbeit, im Dnnklen sterbend, aber nicht fruchtlos!“

Die Invertbeleuchtung der Eisenbahnwagen.

(Vortrag, gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten am 12. Dezember 1905, von Karl Spitzer, Oberingenieur der k. k. priv Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

(Fortsetzung.)

Ich will das Wesen der Invertbeleuchtung ganz kurz an den zwei folgenden Skizzen (Fig. 3), die ich, da man die Flamme nicht photographieren kann, zeichnen mußte, erklären.

Bei dem gewöhnlichen aufrechtstehenden Auerbrenner brennt das ausströmende Gas nnd Luftgemisch, dem natürlichen Auftriebe folgend, nach a u f w ä r t s und bringt auf diese Weise das darübergestellte Netz zum Glühen.

Bei dem sogenannten Invertbrenner, der umgekehrt nach abwärts gerichtet ist nnd daher „invertiert“ genannt wird, muß aber das Gas- und Luftgemisch nach a b w ä r t s, dem natürlichen Auftriebe also entgegengesetzt, ausströmen. Die Herren sehen das in natura hier an diesem Invertbrenner. Dazu ist vor allem nötig, daß das Gasgemisch mit Gewalt

Fig. 3.

aus dem Rohre herausgetrieben werde und wnrde dies dadurch erreicht, daß man das Gas, anstatt wie früher mit einem Drucke von 30—40 *mm*, hier beim Invertbrenner mit einem Drucke von 100, 120—150 *mm* Wassersäule und darüber ausströmen läßt. Die Flamme nimmt demnach die hier versinnbildlichte Form an; sie brennt vom Gasdrucke getrieben erst nach abwärts und dann, ihrem natürlichen Auftriebe folgend, nach aufwärts, auf solche Art gleichsam eine brennende Kugel bildend.

Der Flammenform entsprechend ist nun auch das Netz kegelförmig ausgebildet, so daß es sich der Flammenform gänzlich anschließt, wie es hier gezeichnet ist. Das Netz wird von der Flamme an seiner Innenseite bespült und kommt dadurch ins Glühen. Man war früher der Meinung, daß das Auernetz, um zum Glühen zu gelangen, von dem verbrennenden Gasgemische durchdrungen werden müsse; allein Professor D r e h s c h m i d t, der Leiter des Laboratoriums der Berliner Gaswerke, hat auf sinnreiche Weise nachgewiesen, daß dies durchaus nicht der Fall ist. Er hat zunächst bei einem solchen Brenner den Zwischenraum zwischen Brenner und Netz dicht abgedeckt, so daß die verbrennenden Gase gezwungen waren, durch das Netz durchzugehen. Die Folge war, daß dies Netz dunkel brannte und verrußte. Er umgab weiters das Netz mit einer unten offenen Glaskugel und brachte auf deren unteren inneren Rand etwas Jod auf. Die sich alsbald entwickelnden Jodgase färbten die Flammengase und das Metall des Aufhängeringes, an welchem das Netz befestigt war, grün. Die Färbung trat aber nicht außen am Glühkörper, sondern innen, nämlich zwischen dem Glühkörper und dem Brennerrohre ein. Es war auf diese Weise also bewiesen, daß die verbrennenden Gase den Glühkörper n i c h t d u r c h d r i n g e n, sondern nur innen bespülen und dann zwischen Glühkörper und Brennrohr abziehen.

Dem Abzuge der Verbrennungsgase ist beim Invertbrenner ein besonderes Angenmerk zu schenken und hat Herr Professor D r e h s c h m i d t durch seine Versuche nachgewiesen, daß nur jener Invertbrenner günstige Resultate liefere, bei welchem für einen entsprechenden Abzug der Verbrennungsgase vorgesorgt ist. Die Befürchtung, daß die Erwärmung des Brennerrohres durch die abziehenden Verbrennungsgase, das sogenannte Zurückschlagen, herbeigeführt werde, trifft nicht zu, im Gegenteile bezeichnet Herr Professor D r e h s c h m i d t jene Invertbrenner, bei welchen hiedurch eine Vorwärmung der primären Verbrennungsluft im Brennerrohre platzgreift, gerade als die besten.

Außer dem Übelstande, daß bei manchen Invertbrennern mit ungenügendem Abzuge der Verbrennungsgase diese sich

Digitized by Google

der Verbrennungsluft beimischen, wodurch eine üblen Geruch verbreitende Verbrennung entsteht, ist es noch ein Umstand, der es vielleicht erklärt, daß die Invertbeleuchtung bei ihrer Anwendung im gewöhnlichen Leben noch nicht jene Verbreitung gefunden hat, die ihr wegen ihrer großen Vorteile eigentlich gebühren würde.

Wenn wir noch einmal einen Blick auf die Figur 3 werfen, so sehen wir, daß beim aufrecht stehenden Anerbrenner jedes dem Brenner entströmende Gasmolekül den blaubrennenden kältesten Teil der Flamme (der hier punktiert gezeichnet ist) passieren und auf seinem weiteren Wege durch die Flamme hindurch unbedingt zur Verbrennung gelangen muß. Nicht so beim Invertbrenner. Wenn auch die Gasmoleküle durch den größeren Gasdruck kräftig nach abwärts geschleudert werden, so daß sie, den kälteren, blauen Kegel der Flamme passierend, auf ihrem weiteren Wege zur Verbrennung gelangen, so können doch einzelne Gasmoleküle, die weniger kräftig nach abwärts getrieben wurden, aus dem blauen Kegel heraus, gleichsam am Brennerrande sich fortschleichend, nach aufwärts gelangen, bevor sie verbrannt sind. Tatsächlich ist dies auch der Fall und hat sich diese Erscheinung in der Weise bemerkbar gemacht, daß man beim Eintritte in geschlossene Räume, also etwa in ein Zimmer, in welchem Invertbrenner zur Beleuchtung verwendet wurden, nebst dem üblen Geruche der vorerwähnten schlechten Verbrennung auch noch einen intensiven Gasgeruch verspürte. Selbstverständlich kommt dieser Übelstand aber für unseren Fall der Waggonbeleuchtung gar nicht in Betracht.

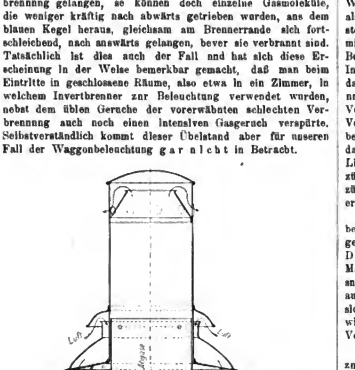


Fig. 4.

Wir haben es hier wohl auch mit einem Innenraum zu tun; allein der Invertbrenner brennt in diesem nicht frei, sondern ist durch die Lampenglocke vom Coupé gänzlich abgeschlossen, und weiters werden die Verbrennungsgase und mit diesen gleichzeitig die etwa entweichenden Gasmoleküle durch die kräftige Saugwirkung des Lampenschornsteines sofort über das Wagendach ins Freie abgeführt.

Ich kehre nun zur Invertbeleuchtung der französischen Westbahn zurück und erlaube mir, Ihnen hier eine solche Lampentype vorzuzeigen. (Fig. 4.) Das Lampengehäuse zeigt nichts besonderes. Hier ist der bec renversé J, der Invertbrenner, der nach dem französischen Patent Farkas ausgebildet ist und aus einem Porzellankegel herausritt. Dieser Kegel, der sogenannte Prallkegel P hat den Zweck, die Verbrennungsgase auf ihrem Wege, den sie nach aufwärts nehmen, von dem vertikal eberhalb der Flamme liegenden Auerbrenner abzulenken, damit derselbe nicht zu sehr erhitzt werde. Das kugelförmige Netz, welches meist an einem Magnetringe befestigt ist, wird an dem Porzellankegel, der mit bajonettverschlußartigen Ausnehmungen versehen ist, aufgehängt.

Der mit dieser Invertbeleuchtung bei der französischen Westbahn erzielte Beleuchtungseffekt war ein noch größerer als der, welchen die französische Ostbahn mit ihren aufrecht stehenden Glühkörpern erreicht hatte. Trotzdem blieb, soweit mir bekannt geworden ist, die französische Ostbahn ihrer Beleuchtungsart treu und hat nur ganz wenige Waggons mit Invertbeleuchtung ausgerüstet. Die französische Westbahn hat dagegen das System der Invertbeleuchtung ziemlich ausgedehnt und hat sie nach den letzten Nachrichten der Zeitschrift des Vereines D. E. V. bereits mehr als 700 Waggons ihrer Pariser Veorortzüge und ihrer Linie nach Auteuil mit Glühlichtbeleuchtung ausgerüstet und hat diese Beleuchtung, welche das Lesen auf jedem Platze des Wagens ermöglicht, auf die Linie nach Versailles ausgedehnt und ebenso auf die Schnellzüge Paris—Havre und Paris—Cherbourg. Auch die Schnellzüge Paris—Brest und Paris—Granville sollen Gasglühlicht erhalten. Zur Zeit werden 400 Waggons damit ausgerüstet.

Die in Frankreich mit der Gasglühlichtbeleuchtung bei Eisenbahnwagen erzielten Erfolge haben alsbald Schule gemacht und war es zunächst Österreich und dann Deutschland, die auf diesem Gebiete Versuche in größerem Maßstabe unternahmen. Sehr bald nach Beginn dieser Versuche, die mit beiden Systemen, sowohl dem stehenden als auch dem invertierten Gasglühlicht, vorgenommen wurden, zeigte sich die Wage zugunsten der Invertbeleuchtung und will ich daher auch nur die, diese Beleuchtung betreffenden Versuche hier in Betracht ziehen.

Die französische, sogenannte Farkaslampe, die hier zuerst auftauchte und von Herrn Lasky eingeführt wurde, kann ich den geehrten Herren leider nicht in natura vorführen, da es mir nicht möglich war, eine solche zu erhalten. Ich kann nur berichten, daß die mit ihr vorgenommenen Versuche zufriedenstellend waren und daß sie auf ihrer Reise von Frankreich herüber insoferne noch eine Bereicherung erfuhr, als sie mit einem sogenannten Fangkorbe ausgerüstet wurde, das heißt, es wurde das Netz in ein aus Aluminiumdraht hergestelltes, weitmaschiges Körbchen eingeschlossen. Dieses Körbchen war natürlich viel größer als das Netz, so daß es dessen Leuchteffekt nicht beeinträchtigte; es war aber doch nur so groß, daß ein abgerissenes Netz oder ein Netzstück im Körbchen so liegen blieb, daß es von der Flamme noch getroffen wurde, somit noch so viel Licht abgab, daß das Coupé nicht verdunkelt wurde. Mindestens leuchtete der Rest des Netzes noch so lange, bis man in die Lage kam, ein neues Netz einzusetzen.

Fast gleichzeitig mit der französischen Lampe tauchten die von der Firma Julius Pintsch konstruierten Invertlampen auf, von denen ich einige der letzten Typen hier sowohl in natura als auch in der Zeichnung vorführen kann.

Die Invertlampe, Fig. 5, zeigt mit der Lampe der französischen Westbahn noch die meiste Ähnlichkeit, da auch hier die Anhängung des Glühkörpers ähnlich wie dort erfolgt.

Digitized by Google

Der Glühkörper selbst ist mit einem Drahtgerippe — der sogenannten Krinoline — umgeben, damit er selbst nicht angefaßt zu werden braucht. Die nächste Lampentype zeigt Fig. 6. Das wesentliche ist folgendes: Die Gaszuführung zur Lampe erfolgt durch ein absteigendes Rohr *r*, welches eine Flügelmutter *f* zu dem Zwecke eingeschaltet hat, um im Bedarfsfalle die ganze Lampeneinrichtung rasch entfernen zu können. Löst man nämlich diese Flügelmutter, so kann nach Zurückschlagen des oberen Teiles des Gasarmes die ganze Lampe herausgenommen und in kürzester Zeit durch Einsetzen einer Öllampe, wenn dies geboten sein sollte, die Ölbeleuchtung

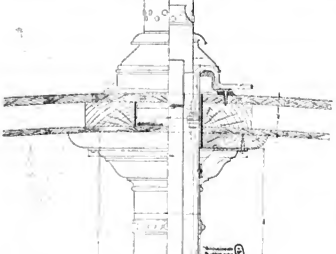


Fig. 5.

aktiviert werden. Der Auer- oder, besser gesagt, Bunsenbrenner *B* liegt nicht vertikal oberhalb der Flamme, sondern seitwärts und führt das Gasgemisch mittels eines Knies zum Brennerkopf. Der Brennerkopf ragt in den Glühkörper hinein. Dieser ist an einem mit drei Füßchen versehenen Magnesitring befestigt. Die Füßchen liegen in einem Messingringe, der in den herabklappbaren, hier sichtbaren Reflektor *R* aus emailliertem Eisenblech von rückwärts eingesteckt wird. Die Anordnung ist so getroffen, daß das Netz schon in den Messingring eingelegt eingeliefert wird, wie hier diese Reservegarnitur zeigt, so daß das Bedienungspersonal gar nicht in die Lage kommt, den Glühkörper selbst anfassen zu müssen. Dadurch und durch den weiteren Umstand, daß die Glühkörper vor ihrer Verwendung noch schellackiert, also ziemlich widerstandsfähig sind, ist die Möglichkeit des Zerbrechens von Glühkörpern vor ihrer Verwendung auf ein Minimum reduziert. Diese Lampe hat ferner noch eine besondere Einrichtung für die Notbeleuchtung. Wenn nämlich während der Fahrt ein Glühkörper unbrauchbar wird und der Ersatz nicht gleich bewerkstelligt werden kann, so wird der sonst am Rande des Reflektors ruhende Gasarm, der sogenannte Schwenkarm herabgeklappt, und dann brennt an dessen Ende die gewöhnliche Schmetterlingsflamme, die das Coupé so beleuchtet, wie dies heute bei der gewöhnlichen Ölgasbeleuchtung der Fall ist. Bietet sich dann die Gelegenheit, ein neues Netz einzusetzen, so wird der Schwenkarm wieder in seine alte Lage gebracht, wobei seine Flamme von selbst erlischt; und nun tritt die Invertbeleuchtung wieder in Tätigkeit.

Diese Lampe bietet somit dreierlei Beleuchtungsarten dar: die Invertbeleuchtung, die gewöhnliche Ölgasbeleuchtung und endlich im Bedarfsfalle die Ölbeleuchtung.

Solche Invertlampen, wie die oben beschriebene und die von Herrn Lasky hier eingeführte französische Invertlampe,

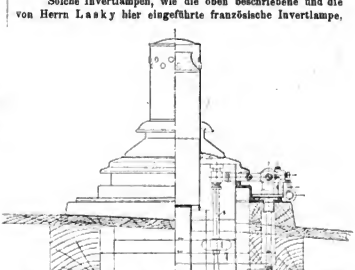


Fig. 6.

wurden bisher bei den k. k. österr. Staatsbahnen (der Wiener Stadtbahn), bei der k. k. priv. Südbahngesellschaft, der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft und in den Postambulanzwagen des k. k. Handelsministeriums teils erprobt, teils schon eingeführt, und zwar sind bis heute bereits 673 Invertlampen nach dem System Pintsch und 155 französische Invertlampen in Verwendung. Mit Glühlicht nach System Pintsch sind in Deutschland bei den Reichseisenbahnen 30 Wagen, bei der preußischen Staatsbahn 12 Wagen und bei der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft 23 Wagen eingerichtet.

Die über Initiative des Maschinendirektors, k. k. Regierungsrat W. Rayl und des Betriebsdirektors, k. k. Regierungsrat Zdenko v. Kuttig bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor-

Digitized by Google

genommenen eingehenden Versuchsfahrten haben für die Weiterentwicklung der Invertbeleuchtung manche schätzenswerte Erfahrungen und Resultate ergeben. Zunächst wurde die Notwendigkeit erkannt, den bisher für drei Stellungen, nämlich „offen, dunkel und zu" eingerichteten Haupthahn der Gasleitung des Wagens so zu ändern, daß er nur zwei Stellungen, nämlich „offen und zu" annehmen kann. Der bisherigen Vorschrift entsprechend, wurde nämlich der Haupthahn des Wagens vor dem Anzünden auf „dunkel" gestellt, damit sich während des von der ersten bis zur letzten Lampe fortschreitenden Anzündens in den letzten Lampen nicht zu viel Gas ansammle. Bei den Invertlampen zeigte sich nun, daß sie bei Einhaltung dieses Vorganges sich sehr schwer anzünden lassen und wenn sie entzündet sind, sehr stark rußen. Der Auerbrenner verträgt eben die Drosselung des Gaszuflusses nicht. Aus denselben Gründen mußte bei den Invertlampen auf die sogenannte Dunkelstellung, das Kleinbrennen der Flammen, wie dies bei der gewöhnlichen Ölgasbeleuchtung gebräuchlich ist, überhaupt verzichtet werden.

(Schluß folgt.)

CHRONIK.

Eisenbahn-Ball. Bei dem heute unter dem Protektorate des Leiters des Eisenbahnministeriums Sr. Exzellenz Geh. Rates Ludwig Wrba stehenden Ballfeste, wird Se. k. u. k. Hoheit Erzherzog Leopold Salvator erscheinen. Das Patronessenamt haben folgende Damen übernommen:

Antoinette Gräfin Althann, Eugenie Baronin Banhans-Leon von Wernburg, Henriette Benies, Adolphine Baronin von Biedermann-Turony, Marthe Gräfin Blome-Stirbey, Exzellenz Charlotte Gräfin Boos-Waldeck-Breidbach, Marie Louise Büchler-Ward, Hermine Baronin Buschmann-Distler, Exzellenz Leopoldine Baronin Chlumecky-Liebenberg, Maria Gräfin Deym v. Stritež-Harnoncourt, Ida von Eger, Emmy Eisner von Eisenhof, Marianne von Forster-Fernfel, Rose Friedmann-Rosthorn, Wilhelmine Grimus von Grimburg-Engerth, Gisela Baronin Groedel von Gyulafalva, Marie von Habrda, Alice Gräfin Hardegg-Harnoncourt, Theresia Gräfin Hardegg-Gudenus, Lotte Alice Hardy, Laura Edle von Komorzynski, Sylvia Lieser, Exzellenz Melanie Liharzik-Wiedenfeld, Cäcilie von Mannlicher, Exzellenz Ernesta Baronin Merkl, Exzellenz Irma Markgräfin Pallavicini-Szécheny, Leonie Richards, Fanny Baronin Ringhoffer-Klein, Selma Röll, Alexandrine Baronin Sochor von Friedrichsthal, Exzellenz Camilla Stibral-Reinhardt, Exzellenz Rosa Gräfin Trauttmansdorff-Cavriani, Pauline Weisweiller, Louise Weiss von Tessbach-Saruthein, Exzellenz Amalia Wrba.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate November 1905. Im Monate November 1905 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 1. November die 35·864 *km* lange Lokalbahnstrecke Knttenberg-Stadt Zruč im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Prag;

am 18. November die 1·310 *km* lange Zweiglinie von der Museumstraße über den Claudiaplatz bis zum Ende der Adolf Pichlerstraße der schmalspurigen Lokalbahnen im Gebiete von Innsbruck;

am 19. November die 30·609 *km* lange Teilstrecke Klaus-Spital am Phyrn der Phyrnbahn im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Linz;

am 26. November die 0·044 *km* lange Geleiseverbindung der Linie Brenntegasse-Kgl. Weinberge mit der Linie Karolinental-Kleinseite und die 0·150 *km* lange eingeleisige Strecke zum Uraniatheater der Linie Kleinseitner Ring-Zentralstation Holeschowitz der Prager elektrischen Straßenbahnen;

am 27. November die 38·834 *km* lange Teilstrecke Sudomer—Skalsko—Sobotka der Lokalbahn Sudomer—Skalsko—Alt-Paka im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Prag und

am 30. November die 2·051 *km* lange Teilstrecke Absberggasse-Gottschalkgasse der elektrischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien.

Im Monate November 1905 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 12,386.830 Personen und 12,543.465 *t* Güter befördert und K 61,015.752 vereinnahmt, d. i. per *km* K 2889.

Im gleichen Monate 1904 betrug die Einnahme K 58,628.373 oder per *km* K 2827; es resultiert daher für den Monat November 1905 eine Zunahme der kilometerischen Einnahmen um 2·2%.

In den ersten elf Monaten 1905 wurden auf denselben Bahnen 164,194.198 Personen und 109,622.471 *t* Güter befördert und K 629,307.104 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1904 betrug die Einnahme K 607,804.456. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die zehnmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.905·5 *km* für den gleichen Zeitraum des Jahres 1904 dagegen 20.611 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per *km* für die erwähnte Zeitperiode 1905 auf K 30.102 gegen K 29.488 im Vorjahre, d. i. um K 614 günstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1905 auf K 32.839 gegen K 32.169 im Vorjahre, d. i. um K 670, mithin um 2·1% günstiger.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 23. Jänner 1906. Seine Exzellenz der Präsident Herr Dr. von Wittek eröffnete die Clubversammlung mit folgenden Worten:

Ich beehre mich hiemit, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Ich kann nicht umhin, nochmals zu wiederholen, daß am Samstag, den 27. Jänner präzise 8 Uhr abends ein Vergnügungs-Abend unter Beteiligung von Damen stattfindet. Die Mitwirkung hervorragender Kunstkräfte an diesem Abende ist sichergestellt.

Die Direktion des Theaters a. d. Wien hat den Clubmitgliedern und deren Angehörigen eine zirka 50%ige Ermäßigung für Sitze aller Kategorien gewährt. Alle Herren Mitglieder, die von dieser Begünstigung Gebrauch machen wollen, werden ersucht, die Anmeldung zirka zwei Tage vor dem beabsichtigten Besuch des Theaters beim Clubsekretär zu veranlassen, und daselbst den Betrag für die gewünschten Sitze, nebst einer Gebühr von je 4 Heller für jede Anweisung zu erlegen.

In der nächsten, am Dienstag, den 30. Jänner 1/27 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Dr. Julius Miesler, Direktor der Siemens & Halske A.-G. einen Vortrag: „Über Neuerungen auf dem Gebiete der Schwachstromtechnik mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen" halten.]

Heute hält Herr Leopold Ebert, Mitglied des Camera-Club, einen Projektions-Vortrag unter dem Titel: „Aufnahmen aus Alt-Wien".

Herr Ebert, aufs beifälligste begrüßt, brachte wieder eine große Anzahl seiner ausgezeichneten Bilder. Das alte Wien vor seiner Umwandlung durch die Stadtbahn und durch die neuen Häuserblöcke wurde uns in Erinnerung gebracht. Viele jener Stätten und malerischen Winkel, die uns einstens so heimisch waren, sind unseren Blicken verschwunden und konnten nicht immer leicht in den Ebert'schen Bildern wieder erkannt werden. Herr Ebert bereitete uns einen retrospektiven Genuß und er zeigte uns den riesenhaften Fortschritt, den die Stadtkultur mit ihren mannigfachen technischen Bedürfnissen über den rückschrittlichen Ästhetiker genommen hat. — Zwischen diesen Stadtansichten schaltete Herr Ebert noch einige reizende Aufnahmen von Hofinterieurs ein, deren einige wie Stillleben anmuteten. — Reicher Beifall und warme Dankesworte seitens des Herrn Präsidenten belohnten den Vortragenden, den wir hoffentlich noch oft in unserem Club begrüßen werden.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hübscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Tarif vom 1. Mai 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1906 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1907, sind die im Tarif vom 1. Mai 1904 für den oberschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. enthaltenen Frachtsätze von der Kohlenversandstation „Aschenbornschacht der Gottessegengrube" auch für Sendungen von der Versandstation „Hilbebrandtschacht" in Anwendung zu bringen.

Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Verband.

Einführung des Nachtrages 3 zum gemeinschaftlichen Heft und des Nachtrages 12 zum Heft 3 des Teiles II.

Mit 15. Februar l. J. treten zum Teil II des Deutsch-Niederländischen Verbandstarifes

a) der Nachtrag 3 zum gemeinschaftlichen Hefte,
b) der Nachtrag 12 zum Hefte 3 in Kraft.

per Stück erhältlich.

Diese Nachträge erliegen in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königl. Eisenbahndirektion in Elberfeld und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise

a) von 5 Pfennig bezw. 6 Heller
b) von 15 „ „ 18 „

Die Direktion der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von **Wien** und **Prag** nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Holland (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	◇	⊙	◆		◆	⊙	◇
Wien Wbhf. . ab	1000	*800	1010	Paris . . . . ab	-	835	845
Prag EFJB. . „	725	-	-	Basel . . . . „	-	730	603
Linz . . . . . „	133	1041	114	Holland . . . „	830	1110	1230
Salzburg . . . „	422	135	402	Genf . . . . . „	-	725	1140
Bad Gastein . an	732	1630	955	Zürich . . . . „	1648	1023	935
Mittelwa . . . „	736	1640	1040	Meran . . . . „	713	11026	836
Innsbruck . . „	1025	705	1248	Innsbruck . . „	253	620	715
Meran . . . . „	726	117	926	Bad Gastein . „	556	-	1010
Zürich . . . . „	620	1210	800	Mittelwa . . „	551	11042	1000
Genf . . . . . „	105	926	610	Salzburg . . an	902	1245	1256
Basel . . . . „	210	1021	650	Linz . . . . . „	1132	302	335
Paris . . . . „	912	419	1120	Prag EFJB. . „	-	-	920
	545	1135	240	Wien Wbhf. . „	600	630	710

§ Wien Wbhf. ab 830 abends. * Über Amstetten—Selztal—Bischofshofen.
† Nur im November und April. ◇ Über Winterthur—St. Margrethen.
1 Vom 15. März 1906 ab 1212 nachm.] Wien Wbhf. an 720 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

⊙ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—) Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Buchs (Rheintal); **Speisewagen** zwischen Wbhf.—Zürich und von Yssoul nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

◆ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Emil Henricot-Werke

in Court St. Etienne, Belgien.

Ausstellung Prag 1905: Goldene Medaille. 561a

Vertreter für Österreich:

ARTHUR GOBIET, Prag-Karolinenthal.

Gußstahl für Eisenbahnmaterial.

Spezialitäten: Schmierbüchse und Buffer aus Gußstahl.

Patentierte Vorrichtung zum Hochheben der Eisenbahngeleise, System Otto & Funck.

Lebensversicherungs-Institut des Club Österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.900.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1903 K 153.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3,702.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1,280.000, Kaution bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 6,200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizen. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen genießen infolge Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club Österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 411

Hölzerne

Eisenbahnschwellen

jeder Type liefert 502

Sigmund Siebenschein, Wien, IX.

Telephon 16 156 **Borschkegasse 4.** Telephon 16.156.

Felix Blažiček WIEN

V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und Imprägniertem Holz. Feuerfeste Kassen, Billettenkisten, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc. 499

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

XIII. Goldschlagstraße 126.

Telephon H 12.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 484

Ternitzer Stahl- u. Eisenwerke von Schoeller & Co.

Zentral-Bureau: WIEN, I. Wildpretmarkt 10. Fabrik: TERNITZ u. d. Südb., N.-Ö.

Tiegelguß-Werkzeugstahl

Schoeller-Stahl

Molybdän-Stähle für ganz außergewöhnlich schneidhaltige Werkzeuge zum forcierten Betrieb, Schnellbetrieb, Dauerbetrieb, sowie für Präzisionsarbeiten werden in den Qualitäten:

Schoeller-Pluto ***Schoeller-Helios***

Schoeller-Apollo

erzeugt und können sowohl in Stangen als in fertigen Messern bezogen werden.

Schoeller-Chrom (extra hochhart), **Schoeller-Superior** (hart, stahlhart und stah).
Schoeller-Wolfram (hochhart), stah).
Schoeller-Mangan (sehr hart). **Schoeller-Extra** (hart, stahlhart u. stah).
Schoeller Prima (hart, stahlhart und stah). 492

Einige

100 Waggonladungen

gebrauchte, garantiert fahrbare Sekundärbahnschienen, sowie einige normal- und schmalspurige Lokomotiven für Fabriks- und Schleppgeleise offerieren billigst

Josef Brukner & Söhne Wien II/2 Novaragasse Nr. 42.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefstraße 4. Budapest. Innsbruck, Burggraben 21. Lemberg, Walówa 11 etc.

VIII/1, Langegasse Nr. 1 Zentrale. **WIEN** I Graben, Palais Equitable Stadt-Niederlage.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 681

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen. 814

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

Neben der Mariahilferkirche. **Wien, Mariahilferstr. 57.** Neben der Mariahilferkirche.

Emanuel Zwieback

Damenkonfektionshaus I. Ranges. Streng solide festgesetzte Preise.

Aulich-Uhren sind die besten!

Höchste Auszeichnungen auf allen beschickten Ausstellungen.

Spezialitäten in Präzisionsuhren. 695

BRÜDER AULICH, Uhr- und Chronometermacher WIEN, XV. Neubaugürtel 11.

Erzeugung elektrischer Uhren für Eisenbahnzwecke, Zeit-, Signal-, Wächter-, Kontrolle-, Ferron- und Turmuhren. Größtes Lager in Taschen-, Pendel- und Wecker Uhren. Alle Reparaturen prompt. Telephon 2442. Preisliste gratis und franko. Lieferanten der k. k. Staatsbeamten u. mehrerer Eisenbahn-Direktionen.

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**

Wien, XX. Dresdnerstraße 68.

Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Fräser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen.

Böhler-Stahl

anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge und alle Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung.

Schnell-Drehstahl Marke Böhler-Rapid.

Gebr. Böhler & Co., Aktiengesellschaft

Wien, I. Elisabethstraße 12—14

Niederlagen: 470

PRAG, Poříc 11a. BUDAPEST, VI. Andrássy-út 41.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 816

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rockenbachgasse 11. Telephon Nr. 356. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 950.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 15. Halbjährig Mk. 8. Im Übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsquelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 20 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 7. Wien, den 12. Februar 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist

YDROCHROMIN

schön streichfertig und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,
waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,
welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Säure, Regen und Urwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und beschützt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Kisso, Blech etc.
1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 6 h. In allen Farben erhältlich.
Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.
Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.
Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—1.

Präzisions-Uhren sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Jede Uhr ist mit Fabriksattestat und 4jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben!
Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 8 bis 500.
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen
Preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.

Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier
WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

Klingerit Dichtungs-Platten
Ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo auch keine Dichtung anzurechen hat!
Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.
Die unter den verschiedensten „Ir" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 259
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.
Rich. Klinger, Dampfdichtungen bei Wien.

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER · MODERNSTER CONSTRUCTION · INSPECTIONS- u. TRANSPORT- DRAISINEN · FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONS DIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF. CODES: ABC IV. u. V. ED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn
Wien
III/1 Erdbergstraße 52.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächteruhrwerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER
CENTRAL-BUREAU:
WIEN, VI/2 KÖSTLER-GASSE № 7.
Ausführung aller bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverlust.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Kiegelumkleidung von Sigualhütten, Wächterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Hauobjekte jeder Art.
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen, Trockenanlagen, Lebender Wasserr. Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.
FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN
PAT. EMULIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

Digitized by Google

Den Mitgliedern des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

bestens empfohlene Firmen:

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3. Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heu- und Kühlwagen, Eisternewagen, Spezialwagen für Weinstransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 449

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

Lacke, Farben- und Ölfarbenmühlen BECK, KOLLER & Co. WIEN I. Schellinggasse 16. 447

Gegründet 1836.

Uniformen u. -Sorten für Bahnbeamte und Diener

empfiehlt zu billigsten Preisen

Neu! Pluvius-Sommerkappe, 80 Gramm Gewicht, wasserdicht imprägniert, formbeständig, Nepius-Dienstkappe wasserdicht, waschbar. Preiskataloge gratis und franko. **Josef Zimbler** WIEN, VII/2 Burggasse 33.

JOSEF SCHATZ, Graveur- u. mechan. Anstalt. Kautschukstempelgießerei, WIEN, XVIII/3. Bätzergasse 44. 479
Spezialist für Stationsanordnung mit Kompostcurs, Normalrädereinstempel, Nummerteurer, Amtssiegeln, Stahlpunzen, Brennstempeln.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Fußbodenfabrik **Balersdorf & Blach**
Fabrik: XI. Kaiser-Ebersdorf, Einsergasse Nr. 6, Telephon Simmering 46. 441
Bureau: I. Kolowratring 9, Telephon 1564.

Fr. Křižík Elektrotechnische Fabrik, Prag-Karolinenthal, Königstr. 121, Telephon 1089. Filiale: Wien, VII/2 Lindengasse 24, Telephon 1605. Baut Zentralstationen für elektr. Beleuchtung, elektr. Stadt- u. Vollbahnen (nach eigenem System) mit Oberleitung ed. Stromzuführung (in Nivean, Kraftübertragung für Fabriken etc. Kraft- und Gleichstrom- u. Wechselstrom-Generatoren u. Motoren m. höchst. Leistungsfaktor, Bogenlampen eig. Pat., Meß-, Kontroll- u. Blockapp. etc. Eig. Lauterfab. 461

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Bildhauer.

Verschiffen Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Equalisieren von Papier-Kalender, Porzellan- u. Gartenwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549

L. Puschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 10. II/7.
Preisl. u. Versand gratis u. franko. 1549

Felix Blažíček
Wien, V. Straußengasse 17.
FABRIK
für
Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände
616
Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Allerhöchste Auszeichnungen

K. k. priv.
Brückenwagen-Fabrik
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien-Atzgersdorf
erzeugen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerke- und Magazins-Brückenwagen, Geld-, Silber- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.
Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einstellung mit Zählwerk.
Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:
I. Akademiestraße 4. **WIEN** Ecke Maximilianstraße 8.
(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.
Illustrierte Preiskurante gratis und franko.
Schembers Patent-Waggon-Brückenwage **ohne** Geleiseunterbrechung auf Mauerwerk ruhend oder in gußeisernen Kasten montiert. Skalen- u. Registrier Einrichtung für die ganze Tragkraft. 535
In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
XIV/1 Goldschlagstraße 126.
Telephon H 12.
Bahnschranken, Vorläuteeinrichtungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 484

Lichtpausen
aller Art, schön, rasch und billiger wie überall bei 143
G. A. OESTERREICHER
Wien, VIII. Lerchenfelderstraße 48
— Telephon 10461. — Lieferant mehrerer Eisenbahn-Direktionen.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 533
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 7. Wien, den 12. Februar 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Die Eisenbahnen und die Wiener Gewerbeschulen. Von Dr. Josef Patzau. Die Zerrüttung (sfacelo) der italienischen Eisenbahnen. Die Invertbeleuchtung der Eisenbahnwagen. Von Karl Spitzer. (Schluß.) — Chronik: Eisenbahn-Ball. Wohlfahrtseinrichtungen der französischen Eisenbahnen. Über Betriebseinrichtungen der englischen Eisenbahnen. Frost und Bremse. — Literatur: Ein neuartiges technisches Wörterbuch. Agrarische Bevölkerung und Staatseinnahmen in Österreich. Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. Heberlands Unterrichtsbriefe für das Selbststudium der französischen und englischen Sprache. — Club-Nachrichten: Bericht über den Vergnügungsabend vom 27. Jänner 1906. Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Jänner 1906.

Clubversammlung: Dienstag, den 13. Februar 1906, $^1/_2$7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Maximilian Stein, Sekretär der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, über: *„Japanische Märchen“*. (Mit Lichtbildern.)

Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Die Eisenbahnen und die Wiener Gewerbeschulen.

Von Dr. **Josef Patzau.**

Das Vorbild, welches der österreichische Staat in der Steuerüberlastung der Eisenbahnen gibt, findet stets bereitwillige Nachahmung bei den zuschlagsberechtigten Körperschaften und Verbänden.

Zu den vielen Kämpfen, welche die Eisenbahnen gegen allzu weitgehende Anforderungen in dieser Richtung auszufechten haben, gesellt sich in jüngster Zeit der Streit um die Wiener Gewerbeschulen und um die Beitragsleistung der Aktiengesellschaften zu ihren Kosten. In diesem Streite ist auch der Staat passiv mitbeteiligt, da die Staatseisenbahnen vermöge ihrer beträchtlichen Erwerbsteuer-Vorschreibung in Wien einen Anteil an den erwähnten Kosten zu tragen haben.

Die Wiener Gewerbeschulen haben den Zweck, den Arbeitern (Lehrlingen und Gehilfen) der Gewerbetreibenden in den zur Ausübung ihres Berufes nötigen Kenntnissen und Kunstfertigkeiten einen theoretischen und teilweise auch praktischen Unterricht zu erteilen, und bestehen aus gewerblichen Fortbildungskursen, Fach- und Vorbereitungskursen. Zur Errichtung und Erhaltung der gewerblichen Fachkurse sind die besonders beteiligten Gewerbetreibenden (Genossenschaften) verpflichtet. Zur Errichtung und Erhaltung der Vorbereitungs- und Fortbildungskurse sind außer der Kommune, dem Landesfonde und der Handels- und Gewerbekammer „die Gewerbetreibenden nach Maßgabe ihrer Erwerbsteuer“ beizutragen verpflichtet (Landesgesetz vom 25. Jänner 1887).

Unter der Herrschaft der alten Steuergesetze war die Beitragsleistung der Eisenbahnen „nach Maßgabe der Erwerbsteuer“ verhältnismäßig niedrig. Der Beitrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beispielsweise betrug im Jahre 1897 K 180. Mit Einführung des Personalsteuergesetzes im Jahre 1898 trat hierin eine wesentliche Änderung ein.

Die in diesem Gesetze geregelte Erwerbsteuer der der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen umfaßt außer der alten Erwerbsteuer auch die alte Einkommensteuer 1. Klasse in sich; ein Maximalausmaß wie bei der alten Erwerbsteuer (K 6300) besteht nicht mehr. Die Aufteilung der Gewerbeschulumlage nach dieser neuen Erwerbsteuer hätte, wie die Eisenbahnen bereits im Frühjahre 1898 in Eingaben an das Eisenbahnministerium und an die Wiener Gewerbeschulkommission hervorhoben, ein ganz absurdes Ergebnis geliefert. In Würdigung dessen behalf man sich damit, die Gewerbeschulumlage von der Erwerbsteuer der rechnungspflichtigen Unternehmungen mit einem Prozentsatze zu bestimmen, welcher den zehnten Teil der Umlage von der allgemeinen Erwerbsteuer betrug. Obwohl hiebei die Beitragsleistung der rechnungspflichtigen Unternehmungen ziemlich beträchtlich über die im Jahre 1897 gezahlten Beträge erhöht wurde (der Beitrag der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betrug pro 1898 rund K 4500), blieb es bei dieser Differenzierung der Umlage bis zum Jahre 1904. Im Jahre 1905 wurde plötzlich die Differenzierung der Umlage fallen gelassen und die Gewerbeschulumlage in einem einheitlichen Prozentsatze sowohl auf die allgemeine Erwerbsteuer als auf die Erwerbsteuer der rechnungspflichtigen Unternehmungen aufgeteilt. Hiedurch wurde der Beitrag der letzteren vollends auf eine exorbitante Höhe hinaufgeschnellt. Der Beitrag der vorher erwähnten Eisenbahn beziffert sich im Jahre 1905 auf rund K 25.000. Ähnlich gestaltet sich das Verhältnis bei den anderen Eisenbahnen.

Digitized by Google

Über den von zahlreichen rechnungspflichtigen Unternehmungen (Bahnen, Banken, Versicherungsanstalten und Sparkassen) gemeinschaftlich eingebrachten Reknrs hat das Unterrichtsministerinm, nachdem der k. k. niederösterreichische Landesschulrat einen vollkommen ablehnenden Standpnnkt eingenommen hatte, nunmehr entschieden, daß die Gewerbeschulumlage der rekurrierenden Unternehmungen nach Maßgabe ihrer im Jahre 1897 auf Grund des alten Steuergesetzes vorgeschriebenen Erwerbsteuer, also wieder in dem nrsprünglichen niedrigen Betrage zu berechnen ist.

Diese Entscheidung nnd die durch sie beseitigte einheitliche Repartition der Umlage haben eine auf Jahre zurückreichende Vorgeschichte. Es hatte sich nämlich bei einigen Versuchen, eine neue landesgesetzliche Regelnng des Gewerbeschulwesens zu schaffen, eine tiefgehende Meinungsverschiedenheit zwischen der Regierung einerseits und der Wiener Gewerbeschulkommission nnd dem niederösterreichischen Landessanschusse andererseits über das Ausmaß der Heranziehnng der rechnnngspflichtigen Unternehmnngen herausgebildet.

Gewerbeschulkommission und Landesausschuß beantragten eine Novellierung des Landesgesetzes in der Weise, daß bei Bemessung des Umlageprozentes die allgemeine Erwerbsteuer mit dem ganzen Betrage der Steuervorschreibung, dagegen die Erwerbsteuer der rechnungspflichtigen Unternehmungen nur mit Teilbeträgen der Steuervorschreibungen nach gewissen Abstufungen (bei den industriellen nnd kommerziellen Unternehmungen mit einem Fünftel, bei den Verkehrsunternehmungen mit einem Zehntel, bei den übrigen rechnungspflichtigen Unternehmungen mit einem Zwanzigstel) in Berechnung zu ziehen seien.

Hiemit sollte, wie der Landesansschnß in seinem Berichte vom 10. Mai 1898 betonte, nicht nur den neuen Steuerverhältnissen, sondern auch dem Umstande Rechnung getragen werden, daß die verschiedenen Arten der Unternehmungen nicht in gleichem Maße an dem Bestande und der Entwicklung der gewerblichen Schulen interessiert sind. Die erwähnte Abstufung der Beiträge entsprach einer eingeholten Äußerung der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer.

Der bezügliche Gesetzentwurf wurde vom niederösterreichischen Landtage in der Sitzung vom 30. Mai 1899 znm Beschlusse erhoben, erlangte jedoch die kaiserliche Sanktion nicht. Das Finanzministerium, das Handelsministerium und das Ackerbauministerium gaben dem Landesausschusse ihre Forderungen bekannt, in deren Sinn der Gesetzentwnrf abgeändert werden müßte. Der Landesausschuß arbeitete daraufhin einen neuen Gesetzentwurf (datiert vom 13. Februar 1900) aus, demzufolge die Erwerbsteuer der der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen bei den Fabriken und anderen auf die gewerbliche Produktion gerichteten Unternehmungen sowie bei den Handelsunternehmungen mit dem fünften Teile, bei allen übrigen Unternehmungen, also anch bei den Eisenbahnen, mit dem vierzigsten Teile der Steuervorschreibungen zur Gewerbeschulumlage herangezogen werden sollte. Die Regierung sprach sich in einem Erlasse vom 17. Oktober 1902 auf Grund der Äußerungen des Finanz-, Handels- und Eisenbahnministeriums für eine ähnliche, nur teilweise modifizierte Abstufung aus. Auch nach diesem Erlasse sollten die Eisenbahnen nur mit dem vierzigsten Teile der Steuervorschreibungen zu den Gewerbeschulen beitragspflichtig sein.

Das Gesetzgebnngswerk geriet jedoch plötzlich ins Stocken. Der Landesansschuß zog seinen Entwurf vom 13. Februar 1900 zurück, und zwar infolge eines Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. März 1900, mit welchem die Vorschreibung eines Gewerbeschulbeitrages auf Grnnd der allgemeinen Erwerbsteuer mit einer Motivierung anerkannt worden war, aus welcher auch die volle Umlagepflichtigkeit der Erwerbsteuer der rechnungspflichtigen Unternehmungen herausgelesen wurde. Die Verschiedenheiten zwischen der alten und der neuen Stenergesetzgebung wurden damals nicht richtig erfaßt, man war sich nicht klar über die Tragweite der gefällten Entscheidung. Nnr der Landesansschuß erkannte sofort die „zu seinen Gunsten", das heißt zu Ungunsten der rechnungspflichtigen Unternehmungen eingetretene Wendung und trat nach einer Kunstpause im Herbst 1903 mit einem neuerlichen Gesetzentwurfe hervor, dahin gehend, daß die Beitragsleistung der Gewerbetreibenden je zur Hälfte von den Trägern der allgemeinen Erwerbsteuer und von den rechnungspflichtigen Unternehmungen, von den letzteren ohne jede Abstufung nach mehr oder weniger interessierten Kategorien, aufzubringen wäre. Im Gesetzentwurfe wurde auch eine mit namhaften Kosten verbundene Umgestaltnng der Gewerbeschnlen, die Übernahme der genossenschaftlichen Fachschulen in die Verwaltnng der Gewerbeschulkommission (also Überwälzung der Lasten der Genossenschaften anf die Steuerträger) und eine besondere Beitragspflicht des Staates geplant. Es brancht nicht erwähnt zu werden, daß auch dieser Gesetzentwurf in das Landesgesetzblatt nicht Eingang gefunden hat. Die Revanche hiefür bildet die bereits erwähnte Aufteilung der einheitlichen Umlage pro 1905 mit der außerordentlichen Prägravierung der rechnungspflichtigen Unternehmungen. Diese Prägravierung wurde nun, wie ebenfalls oben angeführt, durch Ministerialentscheidung in der Weise aufgehoben, daß die Aufteilung der Gewerbeschulumlage für die rekurrierenden Unternehmungen nach Maßgabe der alten Erwerbsteuer angeordnet wurde. Hiegegen hat die Gewerbeschnlkommission die Beschwerde an den Verwaltnngsgerichtshof eingebracht, obwohl die subjektive Legitimation eines solchen Kampfes der nntersten gegen die oberste Instanz zweifelhaft ist. Zugleich hat sie bis znm Ausspruche des Gerichtshofes den Aufschub der Wirksamkeit der Ministerialentscheidung erwirkt. Andererseits werden auch die rechnungspflichtigen Unternehmungen an den Verwaltungsgerichtshof herantreten müssen, weil die Ministerialentscheidung sie als im allgemeinen beitragspflichtig erklärt hat, während sie im

Digitized by Google

Rekursverfahren den Standpunkt vertreten hatten, daß unter den im Landesgesetze vom Jahre 1887 für beitragspflichtig erklärten „Gewerbetreibenden" nur die der Gewerbeordnung unterliegenden Betriebe von Handels- und Produktivgewerben zu verstehen sind und daß daher die rechnungspflichtigen Unternehmungen, insoweit sie ausdrücklich von der Gewerbeordnung ausgenommen sind, wie beispielsweise die Eisenbahnen, nach der Absicht des Landesgesetzes zu den Gewerbeschulen überhaupt nicht beiztragen haben.

Für das Jahr 1906 ist die Wiener Gewerbeschulumlage trotz der Ministerialentscheidung wieder einheitlich nach Maßgabe der allgemeinen Erwerbsteuer und der Erwerbsteuer der rechnungspflichtigen Unternehmungen ausgeschrieben worden. Die rechnungspflichtigen Unternehmungen sind daher genötigt, neuerlich den Rekurs- und Beschwerdeweg zu betreten. Eine weitere Komplikation dürfte nunmehr hinzukommen, indem auf Grund der bekannt gewordenen Ministerialentscheidung die Träger der allgemeinen Erwerbsteuer beanspruchen können, nicht auf Grund dieser Steuer, sondern ebenfalls auf Grund ihrer zum Teile niedrigeren Erwerbstener des Erwerbsteuerpatentes zu den Gewerbeschulen zu konkurrieren. Einen Ausweg aus diesem Dickicht von Streitigkeiten bietet, da der Wortlaut der gegebenen Gesetze für eine allgemein anwendbare Entscheidung nicht ansreicht, nur eine vernünftige landesgesetzliche Novellierung mit ausreichender Berücksichtigung der durch das Personalsteuergesetz geschaffenen Belastungsverhältnisse und des verschiedenartigen Interesses, das die einzelnen Kategorien der rechnungspflichtigen Unternehmungen an den gewerblichen Schulen haben.

In letzterer Beziehung wurden in der Begründung zum Gesetzentwurfe des Landesausschusses aus dem Jahre 1903 die Beziehungen der Eisenbahnen zum Gewerbeschulwesen erwähnt. Aus den Ziffern der österreichischen Eisenbahnstatistik des Jahres 1894, betreffend die Anzahl der bei den Eisenbahnen in Verwendung stehenden Diener und Taglohnarbeiter, speziell der beim Werkstätten- und Zugförderungsdienste verwendeten, wird, im Gegensatze zu dem gewiß sachverständigen Votum des Eisenbahnministeriums abzuleiten versucht, daß die Eisenbahnen ein großes Interesse am gewerblichen Unterrichte in Wien haben. Die diesfälligen Ausführungen sind jedoch insoferne mit Vorsicht anzunehmen, als dort die Ziffern der gesamten, auf allen Linien der Eisenbahnen verwendeten Diener und Arbeiter ins Auge gefaßt werden, während diese Ziffern doch nicht als Beleg für den Wert gerade der Wiener Gewerbeschulen dienen können. Die Behauptung des Landesausschusses, daß Tausende von Arbeitern und tüchtigen Unterbeamten, die bei den Eisenbahnen in Verwendung stehen, aus den Wiener Fortbildungsschulen hervorgegangen seien, ist daher einigermaßen einzuschränken. Wie erhoben wurde, werden in den Werkstätten der Eisenbahnen in und bei Wien wenig Lehrlinge beschäftigt. Die Arbeiter der Eisenbahnen besuchen in der Regel die Gewerbeschulen nicht mehr und werden fachlich bei der Arbeit selbst ausgebildet. Fachmänner, speziell aus dem Werkstätten- und Zugförderungsdienste, haben denn auch das unmittelbare Interesse der Eisenbahnen an den Wiener Gewerbeschulen ziemlich niedrig geschätzt, zumal deren Besucher vielfach keine gründliche Bildung dort gewinnen. Es bleibt sohin nur ein gewisses allgemeines und indirektes Interesse, wie es jede Unternehmung an der Heranbildung und Fortbildung der Arbeiter nimmt.

Auch der Landesausschuß und die Wiener Gewerbeschulkommission selbst haben, wie oben erwähnt, in Übereinstimmung mit der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer das Interesse der Eisenbahnen an den Wiener Gewerbeschulen im Entwurfe vom Jahre 1898 nicht hoch taxiert, indem sie die Heranziehung der Eisenbahnen mit einem Vierzigstel ihrer Stenervorschreibungen, welche die der übrigen Unternehmungen ohnedies weitaus überragen, als angemessen erachteten. Diese Anschauung ist zweifellos richtiger als die nunmehr vorgebrachte. Die Eisenbahnen sind übrigens an den Umlagen des Landes Niederösterreich, der Kommune Wien und der niederösterreichischen Handelskammer und folglich auch an den Beiträgen dieser Faktoren zu den Wiener Gewerbeschulen verhältnismäßig am stärksten beteiligt, womit also der größeren Anzahl des Eisenbahnpersonals hinlänglich Rechnung getragen wird.

Untersucht man die finanzielle Wirkung aller oben erwähnten Eventualitäten auf die Eisenbahnen und berechnet man einerseits den Betrag ihrer Umlagenschuldigkeit und andererseits das Verhältnis der letzteren zu dem gesamten, von den Gewerbetreibenden aufzubringenden Erfordernisse, so ergaben sich für das Jahr 1903*) rund folgende Ziffern:

	Umlagenschuldigkeit der Eisenbahnen in Kronen:	Umlagenschuldigkeit der Eisenbahnen in Prozentsätzen des Erfordernisses:
a) Nach der in den Jahren 1898 bis 1904 erfolgten Aufteilung, wonach die Erwerbstener sämtlicher rechnungspflichtiger Unternehmungen mit einem Zehntel herangezogen wurde und ebenso nach dem vom Landtage am 30. Mai 1899 beschlossenen Gesetzentwurfe	27.000	7·6%
b) nach dem Modus der Jahre 1905 und 1906 (einheitliche Umlage auf alle Erwerbsteuern) . . .	144.000	40·6%
c) nach dem Erlasse der Regierung vom 17. Oktober 1902 . . .	6.700	1·89%
d) nach dem Gesetzentwurfe des Landesausschusses vom Herbst 1903.	88.600	25%

*) Das von den Gewerbetreibenden aufzubringende Erfordernis betrug damals K 354.510, die allgemeine Erwerbsteuer in Wien 9 Millionen, die Stener der rechnungspflichtigen Unternehmungen 18 Millionen, hieron die Steuer der Eisenbahnen 9 Millionen Kronen.

Digitized by Google

Die einheitliche Umlage auf alle Erwerbsteuern, wie sie im Jahre 1905 und 1906 aufgeteilt wird (lit. b) und der Gesetzentwurf des Landesausschusses aus dem Jahre 1903 (lit. e) bewirken eine enorme, jedenfalls unverhältnismäßige und ungebührliche Belastung der Eisenbahnen, wobei noch nicht einmal auf die durch den Gesetzentwurf bedingte große Steigerung des Gesamterfordernisses Bedacht genommen ist. Der Regierungserlaß vom 17. Oktober 1902 (lit. c) würde zwar dem unter der Herrschaft der alten Steuergesetze bestandenen Belastungsverhältnisse gemäß am nächsten kommen, jedoch die Beitragsleistung der Eisenbahnen so niedrig ansfallen lassen, daß bei dem Kompromisse, welches allein nach der Sachlage zu der unbedingt erforderlichen landesgesetzlichen Neuregelung führen kann, geringe Chancen hiefür bestehen.

Die Aufteilung, wie sie in den Jahren 1898 bis 1904 praktiziert wurde, und der vom Landtage am 30. Mai 1899 beschlossene Gesetzentwurf (lit. a) liefern gleiche und, wie es scheint, nicht unangemessene Ergebnisse, mit welchen sich die Eisenbahnen, trotz der Beitragserhöhung gegen die Zeit vor 1898, opferwillig abgefunden haben. Auf dieser Basis dürfte daher die Lösung der verworrenen Frage für die Eisenbahnen zu suchen sein.

Die Zerrüttung (sfacello) der italienischen Eisenbahnen.

Es ist dies der Titel eines Artikels, den der Abgeordnete M. Ferraris in der letzten Nummer seiner „Nuova Antologia“ veröffentlicht. Der parlamentarische Einfluß Ferraris, seine gründlichen Studien, seine unbestreitbare Kompetenz in allen wirtschaftlichen Fragen und die ganz eminente Wichtigkeit des Gegenstandes, verleihen dem Artikel ein derartiges Interesse, daß wir, einem in der „Tribuna“ vom 21. Jänner l. J. erschienenen Auszuge folgend, die wichtigsten Stellen unserem Leserkreise zur Kenntnis bringen.

Der Artikel beginnt mit einem Hinweise auf einen vor genau einem Jahre in derselben Zeitschrift erschienenen Aufsatz, in welchem, wie der Verfasser sagt, präzis, mathematisch und unwiderleglich bewiesen wurde, daß 1. die italienischen Eisenbahnen sich zu Beginn des Jahres 1905 in bezug auf Fahrpark und Bahnanlagen in einem desparaten, unheilvollen Zustande befanden;

2. daß sofort geeignete Maßregeln getroffen werden müßten, um die in nächster Zukunft bevorstehenden Konsequenzen zu vermeiden oder doch wenigstens zu vermindern, insbesondere für den ab 1. Juli 1905 beginnenden Staatsbetrieb und

3. daß die zur Herstellung der Ordnung auf den Eisenbahnen (mit Einschluß der Eisenbahnzufuhrlinien zu den Häfen), erforderlichen Summen auf mehr als 1 Milliarde Lire zu schätzen sind, welche auf zehn Jahre zu verteilen sein werden.

Die Verhältnisse haben sich seither durch die Unfähigkeit der Regierung noch weitaus verschlechtert, so daß Parlament und Land nun das Recht und die Pflicht haben, diese zur Erfüllung ihrer Pflicht aufzufordern. Der Verfasser zeigt dann ausführlich den Mangel an Umsicht und die Unfähigkeit der Regierung; erinnert an die dringenden und ernsten Mahnungen seitens der Techniker, Parlamentarier und der Eisenbahngesellschaften selbst, welche unter Feststellung des fortwährenden Zunehmens des Verkehres, die Regierung zur besonderen Wachsamkeit gegenüber der gefahrdrohenden Unzulänglichkeit aller beweglichen und festen Bahnausrüstung aufforderten.

Das Gesetz Lacava-Baselli aus dem Jahre 1900 hatte der Regierung den Betrag von 230 Mill. zur Verfügung gestellt zur Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel für den Bedarf bis Ende 1904; aber die Regierung führte das Gesetz nicht aus und gab bloß Bestellungen für 157 Mill. Lire und schuf dadurch bis Ende Dezember 1904 trotz des ohnehin unzureichenden Fahrparkes einen Abgang im Werte von 73 Mill. Lire.

Diese Tatsache ist nebst anderem der Schlüssel zur Erklärung der heutigen Unordnung im Eisenbahnwesen, welche größtenteils durch einen geradezu erschreckenden Mangel an Lokomotiven begründet ist. Das Jahr 1904, als die Regierung dem Lande die Betriebsführung durch den Staat ankündigte, schloß mit einem Abgange von mindestens 100 Mill. für dringendst notwendige Arbeiten und Anlagen in den Stationen und auf der Strecke und mit dem Abgange von 73 Mill. bezüglich des notwendigen Fahrparkes.

„Wenn man die voraussichtliche Steigerung des Verkehres im ersten Semester 1905 berücksichtigt — abgesehen von den vorübergehenden Störungen durch die Obstraktion und den Streik, kann man annehmen, daß der Bedarf zum 1. Juli 1905 auf mindestens 200 Mill. Lire gestiegen ist, mit welchem Minus der Staat daher am 1. Juli 1905 seinen Betrieb begonnen hat. Es hat also der Staat selbst noch in den letzten Jahren des Privatbetriebes der Eisenbahnen den Zusammenbruch des Staatsbetriebes vorbereitet und organisiert. Wenn man sich die wiederholten Antworten und Erklärungen des Ministers aus jener Zeit vor Augen hält, sowie den Gegensatz zwischen der wachseuden Betriebsamkeit unseres Landes und der trägen Unfähigkeit jener, welche es regieren sollen, war die Anarchie auf den Eisenbahnen ein unvermeidliches Ereignis.“

Einer der wichtigsten Gründe dieses betrübenden Zustandes ist, wie gesagt, der Mangel an rollendem Material. Annähern ist er folgendermaßen zu beziffern:

	Bedarf	Bestand	Abgang
Lokomotiven	3.600 Stück	3.044	556
Personenwagen	9.000 „	8.129	871
Güterwagen	70.000 „	61.357	8643

Eine zweite wichtige Ursache des traurigen Zustandes muß in der viel zu hohen Altersgrenze erkannt werden, welche in den Verträgen für Lokomotiven und Personenwagen mit 40 Jahren, für Lastwagen mit 60 Jahren festgestellt sind, während bei den preußischen Bahnen dieselben Grenzen mit 21 bezw. 35 Jahren bestimmt sind.

Der Fahrpark gehört daher in ein Museum von Altertümern. Ferraris beziffert dann den Bedarf an neuen Fahrbetriebsmitteln in den Jahren 1905—1907 auf mindestens 260 Mill. Gegenüber diesen dringenden Bedarfe gibt es nur eine klare, unentrinnbare Alternative: entweder sofortige Vorsorge für diesen Minimalbedarf, oder Weiterschreiten des Eisenbahnkraches. Ferraris beweist dann weiter die Notwendigkeit der Abstellung von Mängeln in den festen Anlagen durch Legung von Doppelgeleisen, Verminderung von Steigungen und der Krümmungen, Vergrößerung der Stationen etc., was alles hunderte von Millionen kosten werde und sagt: „Auch bezüglich der Strecken haben wir die Wahl: entweder Einschlagen eines neuen Weges auf Grundlage der Wahrheit, des Mutes und der energischen Tat, oder vollkommener Bankerott unseres Eisenbahnwesens.“

Nach den Berechnungen Ferraris sind die geringsten unentbehrlichen Summen, um den Betrieb der Bahnen wieder auf einen normalen Stand zu bringen, die folgenden:

1. Ein außerordentlicher Bedarf in der Höhe von 140 Millionen, um die Abgänge der Vergangenheit zu decken.

Digitized by Google

2. Eine dauernde Dotation von jährlichen 50 Millionen zur Erneuerung und Vermehrung des rollenden Materiales entsprechend der Entwicklung des Verkehres.

3. Eine außerordentliche Ausgabe von 200 Millionen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Haupt- und insbesondere der zu den Häfen führenden Linien.

4. Eine dauernde Dotation von jährlichen 50 Millionen zur Ausgestaltung und Verbesserung der offenen Strecke, der Geleise und Stationsanlagen.

Die Summe dieser außerordentlichen Erfordernisse beträgt daher in einem Jahrzehnt über eine Milliarde Lire.

Dies im Wesentlichen die Angaben Ferraris. Zum Schlusse und zur Unterstützung seiner Ausführungen gibt Ferraris einen in der „Times“ vom 10. Jänner l. J. erschienenen Artikel über Italien wieder, der für die ganze Situation dieses Landes so charakteristisch ist, daß wir nicht umhin können, da über Italien auch in sonst unterrichteten Kreisen ganz falsche Ansichten herrschen, auch diesen Artikel hier anzuführen: „Mit einer wahren Furie für große Opfer, durch eine rigorose Sparsamkeit wurde in Italien in den letzten zehn Jahren eine finanzielle Situation geschaffen, die geradezu unglaublich erscheint. Sein Kredit ist so gut, daß man ihn weitaus mehr anspannen könnte, als es wirklich geschieht, ohne ihn zu erschüttern. Aber der Augenblick dazu ist noch nicht gekommen und es bewacht seinen jährlichen Gebarungsüberschuß wie eine Art Fetisch, den es um jeden Preis bewahren müsse und verringert seine außerordentliche, peinliche Wachsamkeit über die Ausgaben nicht einen Augenblick. Erst wenn die Rentenkonversion beendet sein wird, dann wird der Augenblick für eine etwas freiere Gebarung gekommen sein. Bis dahin darf es kein italienisches Ministerium wagen, die mit so vielen Opfern geschaffene Lage des Staatskredites in Frage zu stellen, selbst nicht einmal durch Anslagen, welche dem Fortschritte des Landes tatsächlich dienen würden.

Inzwischen leidet das Land in einem Maße, daß schon manche Politiker bestürzt darüber nachdenken, ob das Ziel die Opfer wert sei. Das Bildungswesen entwickelt sich nicht und der Prozentsatz der Analphabeten bleibt tief beklagenswert, Italien hat wenig Grund auf seine Justiz stolz zu sein, seine Post- und Telegraphenverwaltung ist gegenüber jener der Nachbarländer weit rückständig, sein Eisenbahnbetrieb ist eine wahre Schande. Die Landeskultur des ganzen Südens verfällt immer mehr infolge der hohen Besteuerung und des Mangels an Straßen und Verkehrsmitteln.

Und all das geschieht in einem Lande, in dem die Pioniere der Elektrotechnik zuhause sind, das in bezug auf technisches Genie fast die erste Stelle in Europa einnimmt, das mit seiner Hände Arbeit fast die Hälfte der Eisenbahnen des Auslandes gebaut hat. Aber allenthalben stößt man in Italien auf die Tatsache: Eisenbahnen, Telegraphen und unzählige andere Unternehmungen werden dadurch ruiniert, daß man notwendige Ausgaben nicht zu rechter Zeit macht. Das ist ganz besonders der Fall bei den Eisenbahnen, bei welchen die Lokomotiven und alles rollende Material durch falsche Sparsamkeit in einen Zustand gebracht wurden, der geradezu unglaublich ist.“

So recht deutlich und verständlich werden die oben wiedergegebenen Auebesserungen Ferraris erst, wenn man den Artikel liest, mit dem die „Tribuna“ das Jahr 1905 beschlossen hat.

„Was sich auf den italienischen Bahnen zuträgt, das ist so ungeheuerlich, daß man es nicht glauben möchte; zwingt man sich aber, es doch zu glauben, weil es Wahrheit ist, so hat man ein Gefühl, als eb uns die Kehle zugeschnürt würde. Sämtliche Personenzüge ganz Italiens fahren ab und kommen an mit Verspätungen, die nicht mehr nach Minuten, sondern nach Stunden rechnen. Man darf heute, ohne zu übertreiben, sagen, daß es in Italien keinen Fahrplan mehr gibt. Dabei ist das Material größtenteile abgenützt und der Anstrengung des Fahrens nicht gewachsen: es erreicht das Ziel so gut es vermag und wie Gott will.“ Unabsehbar sei der Schaden, den die trostlosen Zustände der italienischen Bahn dem Fremdenverkehr und den sozialen und kommerziellen Beziehungen zufügen. Immerhin ließen sich die Reisenden, Italiener und Fremde, wenn auch unter Protest und Schimpfen, schließlich in die schmutzigen Wagen zusammenpferchen und immerhin kämen sie, wenn auch mit noch so großer Verspätung, ans Ziel. Ganz anders verhalte es sich mit den Gütern, die nicht protestieren und schimpfen könnten und also stumm in den Magazinen warteten, bis an sie die Reihe komme, — falls sie nicht inzwischen durch Kälte, Nässe u. s. w. zugrunde gegangen wären. Auf solche Weise füllten sich die Magazine immer stärker an. Würden dann wirklich einmal Güter verladen, so bleiben sie in den Wagen liegen, da es an Lokomotiven fehle, um die Wagen auf den Rangierbahnhof hinauszuschleppen. Ist die Not so hoch gestiegen, dann erscheint mit immer größerer Regelmäßigkeit — das einzige, was überhaupt auf den italienischen Bahnen noch regelmäßig ist — ein Ukas folgenden Inhaltes: „Auf der Station . . . werden auf 4, 5, 8 u. s. w. Tage wegen Überfüllung der Magazine keine Güter in Empfang genommen.“ Wenn nun wenigstens die bereits angenommenen Güter ihrem Ziele zugeführt würden! Aber nein, auch die Linien sind überfüllt und die Güterzüge sind gezwungen, auf jeder Station stunden- und tagelang zu warten. Treffen dennoch die Waren endlich am Bestimmungeorte ein, so kann man sie nicht ausladen, da es an toten Geleisen, an Ladeplätzen, an Magazinen, kurz abermals an allem fehlt. Schon heute muß das italienische Wirtschaftsleben auf einen nicht unbedeutenden Bruchteil seines Umsatzes verzichten. Die allmähliche Steigerung dieses Bruchteils muß, wie die „Tribuna“ sehr richtig sagt, zur Revolution führen. „Das Blut stockt uns in den Adern“, schreibt die „Tribuna“, „wenn wir uns diese Perspektive ausmalen.“ Zum Schluß zählt die „Tribuna“ nochmals alles auf, was im italienischen Eisenbahnwesen fehlt, um sich dann der Schuldfrage zuzuwenden. Schuld an der Verkehrsmisere trügen die Staatsmänner, welche die Entwickelung der italienischen Produktionskraft, den wirtschaftlichen Fortschritt des Landes nicht vorausgesehen und deshalb keine verkehrstechnischen Vorkehrungen getroffen hätten. Unleugbar hat die „Tribuna“ darin recht, aber sie vergißt doch etwas Wesentliches, nämlich den Anteil der Schuld, den das parlamentarische Regierungssystem an den herrschenden Mißständen hat.

Die Luvertbeleuchtung der Eisenbahnwagen.

(Vortrag, gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten am 12. Dezember 1905, von **Karl Spitzer**, Oberingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

(Schluß.)

Eine weitere wichtige Erfahrung, die bei den Versuchsfahrten gemacht wurde, war der Umstand, daß die beim Stillstande des Wagens sehr gut funktionierenden Lampen sich während der Fahrt, und zwar anfänglich schon bei Geschwindigkeiten von 40 bis 50 *km*/Std., nicht anzünden ließen. Zwecks des Anzündens der Lampe muß nämlich die Glasglocke von innen geöffnet und dann — am besten mittels eines Spirituslämpchens — die Luvertlampe angezündet werden. Da zeigte sich nun, daß die infolge der Fahrgeschwindigkeit auftretende Saugwirkung in der Lampe so groß wird, daß das aus dem Brenner durch den Gasdruck nach abwärts gepreßte Gas nicht genügend tief in den Glühstrumpf hineingelangt, sondern durch den heftigen Zug gleich beim Austritte aus dem Brenner-

Digitized by Google

kopf nach aufwärts gesaugt wird, so daß die Zündflamme nicht bis zum Gasstrahle hingelangt. Die im weiteren Verlaufe der Versuche vorgenommenen Änderungen an den Laternenabzügen haben indeß ein vollständig befriedigendes Resultat geliefert, so daß selbst bei Geschwindigkeiten von 80 bis 85 km/Std. alle Lampen anstandslos gezündet werden konnten.

Eine Frage, die bei der Invertbeleuchtung natürlich das größte Interesse erweckt, ist die Frage nach der Lebensdauer der Glühstrümpfe. Ganz allgemein kann diese Frage überhaupt nicht beantwortet werden, denn es handelt sich in erster Linie darum, in bezug auf welche Wagengattung sie beantwortet werden soll. Es ist ja klar, daß bei einem solch gebrechlichen Dinge, wie es ein Glühkörper ist — besteht er doch eigentlich nur aus Asche — vor allem anderen der Gang des Wagens von großem Einflusse ist. In einem sehr weich gefederten Wagen wird der Glühkörper naturgemäß länger halten, als in einem Wagen, der härter abgefedert ist. Ferner wird er bei einem vierachsigen Wagen, bei welchem Vertikal- und Seitenstöße weniger empfunden werden als bei einem dreiachsigen Wagen, länger erhalten bleiben, insbesondere, wie die Erfahrung gelehrt hat, länger als jener Glühkörper, der sich im dreiachsigen Wagen oder der Endachse befindet. Dieselbe Erscheinung läßt sich bei zweiachsigen Wagen insoferne auch konstatieren, als die in der Mitte des zweiachsigen Wagens sitzierten Glühkörper ihre über den Wagenachsen befindlichen Gefährten überleben. Weiters kommt noch als ein wesentlicher Faktor bei Beurteilung der Lebensdauer der Strümpfe in Betracht, mit welcher Geschwindigkeit der Zug verkehrt, in welchem sich der mit Invertbeleuchtung ausgerüstete Wagen befindet und ferner ob der Zug sehr häufig stehen zu bleiben und anzufahren hat, wie dies z. B. bei Stadtbahnzügen der Fall und meist mit ziemlich heftigen Erschütterungen der Wagen verbunden ist.

Endlich und schließlich wird auch der Oberbau der Strecke in Rechnung zu ziehen sein, da erfahrungsmäßig die kurzen und heftigen Stöße schlechten Oberbaues den Glühkörpern am meisten schaden.

Aus all dem erhellt, daß die Frage nach der Lebensdauer der Strümpfe nicht so ohne weiters und allgemein beantwortet werden kann. Allein ich kann auf Grund der vielen Daten, die ich darüber gesammelt habe, angeben, daß wir heute — normale Verhältnisse des Oberbaues, der Wagen und Zugesgeschwindigkeiten vorausgesetzt — für die in letzter Zeit auf Grund verbesserter Benützungen der Firma Jul. Pintsch und der Auergesellschaft hergestellten neuen Invertglühstrümpfe eine durchschnittliche Lebensdauer von 100—110 Brennstunden annehmen können.

Es ist ja das gewiß noch nicht das Ideal. Es ist aber auch, davon bin ich fest überzeugt, noch nicht das Ende. Wir brauchen uns nur daran zu erinnern, daß es vom Beginne der Auerbeleuchtung an Jahre gedauert hat, bis man einen Glühstrumpf hatte, mit dem man es wagen konnte, eine Straßenlaterne auszurüsten. Die nicht rastende Tätigkeit auf dem Gebiete der Glühstrumpffabrikation wird über kurz oder lang noch weit leistungsfähigere Glühstrümpfe erzeugen.

Allein auch der heutige Stand rechtfertigt bereits vollkommen die Verwendung der Invertlampe im Eisenbahnbetriebe, denn bei entsprechender Schulung des Beleuchtungspersonales und bei entsprechender Behandlung der Lampen ist heute schon der Verbrauch an Glühkörpern durch die gebotene Leuchtkraft und Gasersparnis, über welche ich gleich sprechen werde, gerechtfertigt.

Ich schreite nunmehr zur letzten Type von Invertlampen, die ich noch vorzuführen habe, das ist die neueste von der Firma Jul. Pintsch konstruierte und heute bereits in Waggons der Berliner Stadtbahn verwendete Invertlampe.

Ein Blick auf diese Konstruktion (Fig. 7) zeigt, daß der Konstrukteur bemüht war, sich bei ihrem Bau sämtliche bisherigen Erfahrungen zunutze zu machen. Dies zeigt vor allem die Anordnung einer hier sichtbaren Zündflamme Z.

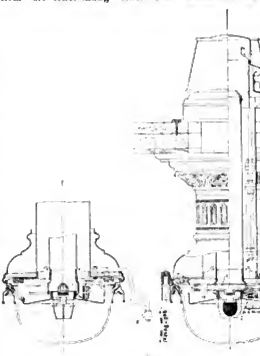


Fig. 7.

Hiedurch ist zunächst allen Schwierigkeiten, die, wie ich früher ausgeführt habe, sich beim Anzünden der Lampen während der Fahrt ergeben haben, im vorhinein angewichen, denn die kleine Zündflamme, welche nur Gas, also kein Gasgemisch führt, ist unter allen Umständen leicht anzündbar, und da von dieser Zündflamme aus erst der Invertbrenner gezündet wird, brauchte der Konstrukteur der Lampe sich bei Anordnung des Lampenschornsteines keinerlei Beschränkung auferlegen. Durch die Anordnung der Zündflamme ist aber auch ein Vorteil gewonnen worden, der bei der früheren Anordnung fallen gelassen werden mußte. Ich habe ja schon erwähnt, daß sich die Invertlampe nicht wie die gewöhnliche Gaslampe dunkelstellen läßt, da sonst leicht ein „Zurückschlagen“ und überdies ein Verrußen der Glühstrümpfe eintritt. Die Lampen müssen daher auch bei Nacht, wenn das Coupé mittels der Blenden verfinstert wird, voll brennen gelassen werden, so daß kein Gas gespart werden kann.

Hier, bei Verwendung der Zündflamme aber, dreht der Passagier oder in einem unbesetzt gelassenen Coupé der Konduktenr die Invertlampe, durch Stellung des Hebels auf „dunkel“, vollkommen ab, so daß nur die kleine Zündflamme, deren Gaskonsum zu 4 l pro Stunde beträgt, weiter brennt. Durch Drehung des Hebels auf „hell“ wird der Hahn des Invertbrenners wieder geöffnet und die Glühlichtflamme sofort entzündet.

Die vorhandene Zündflamme gestattet auch, mit Rücksicht auf ihren minimalen Gasverbrauch, bei sämtlichen Lampen des Wagens eventuell eines ganzen Zuges, etwa auch schon eine Stunde vor Eintritt der Dunkelheit, die Zündflammen zu zünden. Das erst im Bedarfsfalle eintretende Anzünden der Glühlampen wird nach obigem dann vom Passagier selbst besorgt.

Bei dieser Lampenkonstruktion ist ferner der Glühkörper nicht mehr im Klappreflektor angebracht, sondern

Digitized by Google

dieser ist herabklappbar, ohne daß das Netz aus seiner Stellung gebracht wird. Diese Anordnung bietet den Vorteil, daß der Reflektor jederzeit gereinigt werden kann, ohne das Netz zu beschädigen.

Einen weiteren Vorteil bietet die Aufhängung des Glühnetzes selbst. Dieses wird, in dem Schutzkorbe eingebettet, eingeliefert und noch in schellatiertem Zustande in den herabklappbaren Aufhängring eingeschoben, so daß das Netz selbst nie angegriffen zu werden braucht. Die Schellatierung des Netzes wird erst, wenn sich dieses an seiner Stelle befindet, vor dem ersten Anzünden der Lampe abgebrannt.

Endlich ist bei dieser Lampe das Brennerrohr *B* quer über den Reflektor gelegt, wodurch eine erfahrungsmäßig vorteilhafte Vorwärmung der Primärluft erzielt wird. Es trägt in der Mitte den vertikal abwärts gerichteten Brennerkopf aus Porzellan und hier seitlich die Gasdüse *D*, um welche herum die Luft zur Mischung mit dem Gase Zutritt findet. Dieses horizontale Brennerrohr ist um das Charnier *L* nach abwärts drehbar, wodurch ohneweiters die Gasdüse frei zugänglich wird, was den großen Vorteil bietet, eine eventuelle Verlegung der nadelfeinen Öffnungen der Düse mittels einer Schweinsborste leicht durchputzen zu können.

Diese neue Lampentype ist derzeit, wie erwähnt, bei der Berliner Stadtbahn in 10 Waggons eines vollständigen Zuges in Anwendung, und zwar haben die dort in den Coupés III. Klasse verwendeten Lampen eine Leuchtkraft von 30 Kerzen bei einem stündlichen Gasverbrauche von 15 *l* und die Lampen in den II. Klassen-Coupés eine Leuchtkraft von 60 Kerzen bei einem stündlichen Gasverbrauche von 24 *l*. Die Firma Pintsch bant übrigens für Speisewagen Invertlampen mit einer Leuchtkraft von 90 Kerzen. Zu diesem Zwecke brancht nur die Bunsenflamme und dementsprechend auch der Glühstrumpf größer gemacht zu werden.

Daß Deutschland gegenwärtig auf dem Gebiete der Waggonbeleuchtung rüstig fortschreitet, zeigt der vom Eisenbahnpräsidenten Behrendt in Berlin veröffentlichte Bericht über die Maßnahmen der königl. preuß. Eisenbahnverwaltung zur Verbesserung der Betriebsverhältnisse. In diesem heißt es über die Beleuchtungsfrage: „Die Eisenbahnverwaltung wendet im übrigen der weiteren Verbesserung der Beleuchtung fortgesetzt ihre besondere Aufmerksamkeit zu und stellt beispielsweise gegenwärtig Versuche mit hängendem Gasglühlichte in zwei, seit einigen Monaten im Betriebe befindlichen Stadtbahnzügen an, die einen guten Erfolg versprechen. Es wird durch dieses Licht eine ganz bedeutende Vermehrung der Helligkeit herbeigeführt werden".

Die preußischen Staatsbahnen haben übrigens in letzter Zeit die neue Invertlampe von Pintsch für die Beleuchtung eines aus fünf Stück 4achsigen Personenwagen bestehenden Fernzuges in Bestellung gebracht.

Daß mit der Invertbeleuchtung eine günstigere Verteilung des Lichtes erzielt werden kann, als mit dem aufrecht stehenden Glühlichte, ergibt sich schon aus der einfachen Überlegung, daß sich bei diesem der Brennerkörper und seine Unterstützung gerade unterhalb der Lichtquelle befindet, während das Invertlicht sich nach abwärts vollkommen frei entwickeln kann.

Ich möchte aber, um hierüber ein recht anschauliches Bild zu geben, mir doch erlauben, die höchst interessanten und lehrreichen Messungen der Lichtstärke vorzuführen, die Herr Professor Drehschmidt, der Leiter des Laboratoriums der Berliner Gaswerke, ausgeführt und in seinem auf der 45. Jahresversammlung des deutschen Vereines von Gas- und Wasserfachmännern in Koblenz 1905 gehaltenen Vortrage veröffentlicht hat.

Dieser hervorragende Fachmann hat sich zunächst einen Apparat bauen lassen, welcher gestattete, die Stärke der Lichtemission in *HK* einer Lichtquelle, nicht nur in einer Richtung, etwa in horizontaler oder vertikaler Richtung, sondern unter jedem beliebigen Winkel einfach und bequem zu messen.

Diese Messungen führte er nun für die verschiedensten Lichtquellen durch und zeichnete die Resultate in Diagramme ein, die höchst übersichtlich und instruktiv sind. Ich werde mir erlauben, einige dieser Diagramme vorzuführen.

In diesem Diagramme (Fig. 8) ist das Lichtemissionsvermögen der Invertlampen und aufrechtstehenden Auerlampen miteinander verglichen.

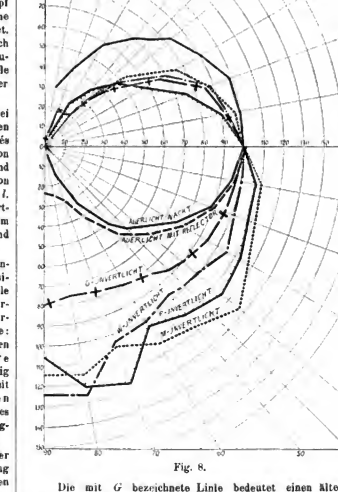


Fig. 8.

Die mit *G* bezeichnete Linie bedeutet einen älteren Invertbrenner ohne geeignete seitliche Abführung der Verbrennungsgase, *P* einen Invertbrenner mit Abführung der Verbrennungsgase nach allen Seiten vermittelst Rollblechen, *W* einen Invertbrenner mit Zugrohr und unten geschlossener halbkugelförmiger Glocke und *M* einen Invertbrenner mit Vorwärmung der Primärluft und Ableitung der Verbrennungsgase nach nur einer Seite.

Unter der horizontalen Linie *H* haben wir uns die Horizontalebene vorzustellen, welche durch die Lichtquelle gelegt werden kann, so daß die über dieser Linie liegenden Kurven die Lichtemission nach aufwärts und die darunterliegenden Kurven die Emission nach abwärts von dieser Ebene darstellen. Auf der Linie der Lichtebene und auf der vertikalen sind nach auf- und abwärts von *O* angehend die *HK* aufgetragen, und die Zahlen an den Endpunkten der schiefen Linien bedeuten die Winkel in Graden, unter

Digitized by Google

welchen die betreffende Lichtstärke gemessen worden ist. Ich muß weiters noch bemerken, daß dieses Diagramm nicht die absoluten Lichtstärken der verschiedenen Lichtquellen zeigt, sondern, um einen besseren Vergleich zu haben, die Lichtverteilung unter der Voraussetzung zeigt, daß alle diese Lichtquellen in horizontaler Richtung 100 *HK* liefern. Dabei ist auf den Gasverbrauch, welchen die einzelnen Lichtquellen benötigen, um diesen Effekt zu erzielen, keine Rücksicht genommen.

Aus diesem Diagramme sehen wir also, daß beim Auerlichte (hier mit nackt bezeichnet), was ja voraussehen war, vertikal nach abwärts fast kein Licht und der größte Teil des Lichtes nach aufwärts geworfen wird. Das Invertlicht dagegen, insbesondere das beste, hier mit *M* bezeichnete, wirft das stärkste Licht nach abwärts, und zwar nicht nur vertikal nach abwärts, sondern hat auch unter dem Winkel von 20—50° eine sehr günstige Lichtemission.

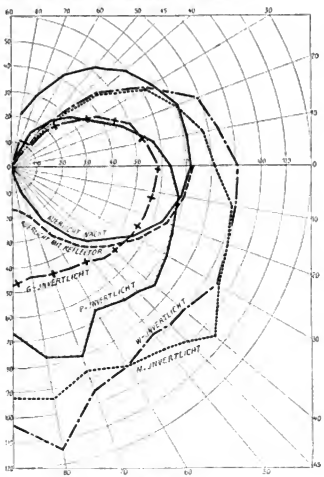


Fig. 9.

Das nächste Diagramm, Fig. 9, welches ich mir vorzuführen erlaube, zeigt den Vergleich der Lichtemission derselben Lichtquellen, wobei aber die absoluten Kerzenstärken gemessen sind, d. h. also die bei gleich großem Gasverbrauche (100 *l* Leuchtgas) erzielte Helligkeit und Lichtverteilung.

Die Kurven *G* und *P* gehören älteren, insbesondere bezüglich des Gaskonsumes ungünstig konstruierten Brennern an, müssen also hier außer Betracht bleiben. Die Kurven der neueren Invertbrenner zeigen dagegen, daß sie nicht nur wieder betreffs der günstigen Verteilung des Lichtes dem aufrechten Auerbrenner weit überlegen sind, da sie z. B. bis über 100 *HK* nach abwärts aussenden, sondern sie zeigen auch, daß sie diese, in horizontaler Richtung gemessen, an Leuchtkraft übertreffen.

Schließlich erlaube ich mir noch ein drittes solches Diagramm, Fig. 10, vorzuführen, in welchem die Lichtverteilung von Auerlicht, Invertlicht und diversen elektrischen Lichtquellen, also elektrischen Glühlicht, Nernstlampe, Osmiumlicht, elektrischen Bogenlicht und elektrischen Flammenbogenlicht — alle auf die Lichtstärke von 100 *HK* in der Horizontalen gebracht — miteinander verglichen sind.

Aus diesem sehr lehrreichen Diagramme sehen wir, daß das Invertlicht bezüglich der günstigen Lichtverteilung allen Beleuchtungsarten überlegen ist, da es z. B. nach abwärts ebensoviel Licht emittiert als das grelle Flammenbogenlicht und nach seitwärts 120—130 *HK* gegen 80 des Flammenbogenlichtes emittiert. Wenn das Invertlicht auch bezüglich der seitlichen Lichtemission des elektrischen Bogenlichtes übertroffen wird, so muß dieses doch bezüglich der steilen

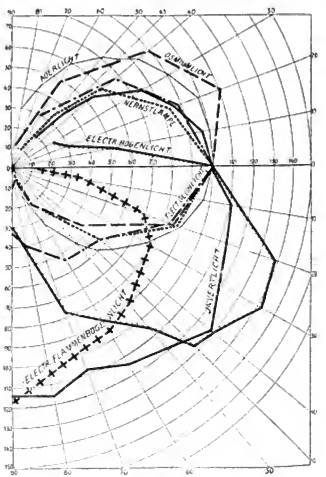


Fig. 10.

nach abwärts gerichteten Emission, die nur ca 40—80 *HK* beträgt, hinter dem Invertlicht weit zurückbleiben. Dabei ist zu betonen, daß das Invertlicht auch nach aufwärts, also zur Beleuchtung der Decke genügend Licht abgibt.

Die eben vorgeführten Versuche des Herrn Professors Drehschmidt beziehen sich nun allerdings nur auf mit Leuchtgas gespeiste Brenner; allein es ist keine Frage, daß die Versuche mit Ölgas zu demselben Resultate führen und zeigen würden, daß gerade für die Beleuchtung des Eisenbahnwagencoupés der Invertbrenner bezüglich der günstigen Lichtverteilung wie geschaffen ist.

Es erübrigt mir nunmehr noch, bezüglich der Kosten der Invertbeleuchtung etwas zu sagen. Ich bin mir dabei

Digitized by Google

sehr wohl bewußt, daß es immer mißlich ist, eine vergleichsweise Kostenaufstellung zu machen, denn nichts ist leichter angreifbar, als solche vergleichende Kosten, teils weil jeder bei seiner Rechnung von anderen Voraussetzungen ausgeht, teils weil Materialpreise örtlich und zeitlich verschieden und weil endlich absolut verläßliche statistische Daten fast nie zu bekommen sind.

Ich habe mich — um möglichst wenige Fehler zu machen — bei meiner Kostenaufstellung deshalb darauf beschränkt, nur die reinen Betriebskosten, ohne irgendwelche andere Kosten in Betracht zu ziehen, in der folgenden Tabelle vergleichend zusammenzustellen.

Beleuchtungsart	Gasart	Gasdruck in mm Wassersäule	Gasverbrauch in l pro Stunde	Leuchtkraft in HK	Gasverbrauch in l pro HK-Std.	Gaskosten der HK-Std. in Hellern
Schmetterlingsbrenner	Ölgas 1 m^3 kostet 60 h	36 – 42	15	4	3·75	0·22
			25	7—8	3·3	0·2
			30	10—11	2·9	0·18
Invertlicht	Ölgas 1 m^3 kostet 60 h	125–150	15	30	0·5	0·03
			24	50	0·48	0·024

Aus der Tabelle geht zunächst hervor, daß bei einer 30 *HK* starken Invertlampe, welche 15 *l* Gas pro Stunde konsumiert, gegen die heutige gewöhnliche Ölgasflamme, welche bei 7—8 Kerzen 25 *l* Gas benötigt, stündlich 10 *l* Gas, somit 40% erspart werden. Dabei wird noch eine ca. vierfache Erhöhung der Leuchtkraft erzielt.

Der richtigste Vergleich der beiden Beleuchtungsarten bietet sich natürlich nur auf Basis der pro Stunde geleisteten Kerzenstärke dar und dannach ergibt sich, daß die Betriebskosten der Invertbeleuchtung nur ca. $^1/_8$ der gewöhnlichen Ölgasbeleuchtung betragen. Nebenbei bemerkt kostet die *HK*/Std. der elektrischen Waggonbeleuchtung — soweit die sehr divergierenden Angaben der verschiedenen Bahnen und Länder in Betracht gezogen werden können — zirka fünf- bis achtfache der Invertbeleuchtung.

Diese Billigkeit der Invertbeleuchtung ist es auch, welche einen selbst erheblichen Verbrauch an Glühkörpern, welcher in obiger Tabelle nicht berücksichtigt ist, zu verschmerzen gestattet.

Ich will zum Schlusse meiner Ausführungen noch einem Einwande begegnen, der so naheliegend ist, daß er leicht gemacht werden könnte.

Dieser Einwand kann in die Frage gefaßt werden: Ja, wenn wir jetzt schon bei unserer Waggonbeleuchtung eine Glühstrumpfbeleuchtung einführen, warum bleiben wir denn dann noch bei dem teueren Ölgas, dessen Erzeugung eigene Ölgasanstalten erfordert, und warum verwenden wir bei der Waggonbeleuchtung nicht auch das gewöhnliche, viel billigere und fast überall erhältliche Steinkohlengas, wie es bei jedem Anerbrenner im gewöhnlichen Leben verwendet wird?

Nun, meine Herren, die Beantwortung der Frage ist ziemlich einfach.

Bekanntlich ist das Ölgas, welches wir in den am Wagenuntergestelle aufgehängten Gasrezipienten mitführen, auf 6 Atm. komprimiert. Dies ist eine Einrichtung, zu welcher wir infolge des am Wagen beschränkten Raumes benötigt sind. Der Gasvorrat, der für einen mit 6—10 Lampen ausgerüsteten Wagen, für eine Brenndauer derselben bis zu 48 Stunden und darüber ausreichen soll, ist so groß, daß dessen Unterbringung in nicht komprimiertem Zustande ganz und gar unmöglich ist. Wenn diese Platzfrage nicht wäre, dann hätte man ganz sicher die Waggons von allem Anbeginne an mit gewöhnlichem Leuchtgase beleuchtet. Das gewöhnliche Leuchtgas hat aber bekanntlich die Eigenschaft, daß es bei der Kompression den größten Teil der leuchtenden Kohlenwasserstoffe verliert. Es konnte also aus diesem Grunde von allem Anfange an zur Waggonbeleuchtung nicht verwendet werden.

Heute aber, bei der Glühstrumpfbeleuchtung, wo wir es ja mit einer an sich nicht leuchtenden Flamme zu tun haben, könnte man schon eher an die Verwendung gewöhnlichen Steinkohlengases denken, und in der Tat ist das Steinkohlengas zur Glühlichtbeleuchtung in Frankreich in speziellen Fällen auch schon angewendet worden, und zwar aus dem Grunde, weil das französische Ölgas an sich sehr schlecht ist und weil es sich dort häufig am kurze Strecken handelt, bei welchen die Gasbehälter sehr oft gefüllt werden können, so daß sie nicht so groß gemacht zu werden branchen, wie dies sonst allgemein nötig ist.

Allein auch heute stellen sich einer allgemeineren Anwendung des Steinkohlengases fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen, und zwar aus folgenden Gründen:

Das Steinkohlengas verliert nämlich bei der Kompression außer den schon erwähnten leuchtenden Kohlenwasserstoffen noch bedeutend an Heizkraft. Denn 1 m^3 Steinkohlengas, der in unkomprimiertem Zustande 5200—5800 W. E. liefert, vermag bei einem Kompressionsdrucke von 6 bis 10 Atm. nur mehr 4500 W. E. abzugeben.

1 m^3 Ölgas dagegen liefert 9000—10.000 W. E. und wenn wir — trotzdem das Ölgas durch die Kompression fast keinen Verlust an W. E. erleidet — der runden Rechnung wegen für das Ölgas nur eine Kapazität von 9000 W. E. annehmen, so erhellt daraus, daß ich, um dieselbe Menge Wärmeeinheiten entnehmen zu können, doppelt soviel Steinkohlengas als Ölgas benötige. Es müßten demnach auch bei der Glühlichtbeleuchtung die am Wagen aufzuhängenden Gasrezipienten doppelt so groß werden, als sie heute sind.

Ich branche vor Fachleuten nicht erst zu betonen, daß bei der heute unanseweichlich nötigen, aber schon kaum mehr zu überbietenden Verbauung des Wagenuntergestelles an so etwas gar nicht zu denken ist.

Aber auch die ökonomische Seite der Frage hat nichts Lockendes an sich; denn da sich das komprimierte Steinkohlengas durch die Kosten der Kompression und einer erforderlichen Karburierung kaum billiger als auf 25—30 h pro 1 m^3 stellen dürfte, der m^3 komprimiertes Ölgas sich auf 60 h stellt und vom Steinkohlengas das Doppelte benötigt wird, liegt in der Anwendung des Steinkohlengases auch kein ökonomischer Vorteil.

Ein großes Hindernis für die allgemeine Einführung des Steinkohlengases — wenn man selbst die geschilderten Nachteile in den Kauf nehmen könnte — liegt auch darin, daß dessen Verwendung nur dann in Aussicht genommen werden könnte, wenn es möglich wäre, sämtliche Wagen mit einem Schlage für Glühlichtbeleuchtung einzurichten; denn, wie ich schon erwähnte, kann das komprimierte Leuchtgas, mangels der leuchtenden Kohlenwasserstoffe, nur mit dem Glühnetze verwendet werden, während komprimiertes Ölgas auch ohne Glühnetz mit leuchtender Flamme brennt, die Einrichtung der Glühlichtbeleuchtung also in beliebigem Ausmaße vorzunehmen gestattet.

Aus all diesen Gründen dürfte in der Gasbeleuchtung der Eisenbahnwagen das Ölgas seine dominierende Stellung wohl noch beibehalten.

Hiemit will ich meine Ausführungen schließen und indem ich für die mir geschenkte Aufmerksamkeit meinen besten Dank ausspreche, glaube ich wohl sagen zu dürfen,

Digitized by Google

daß wir in dem Invertlichte — wenn auch vielleicht insbesondere betreffs der Herstellung und Lebensdauer der Glühstrümpfe gewiß noch nicht das letzte Wort gesprochen ist —, auf dem Gebiete der Waggonbeleuchtung einen sehr erfreulichen Fortschritt begrüßen können.

CHRONIK.

32. Eisenbahn-Ball, 5. Februar 1906. Der Protektor des Eisenbahn-Balles, Excellenz Geheimer Rat, Leiter des Ministeriums des Innern Ludwig Wrba, erschien um $^3/_4$9 Uhr.

Vom Allerhöchsten Hofe erschien Se. k. u. k. Hoheit, Herr Erzherzog Leopold Salvator mit Oberstleutnant Napoleon Krahl um $^1/_2$10 Uhr, hielt Cercle mit den Patronessen und Würdenträgern, nahm die Vorstellung von Funktionären des Ministeriums und der Privatbahnen entgegen und verweilte bis nach 11 Uhr.

Um 9 Uhr erfolgte der Einzug der Patronessen unter den Klängen einer Polonaise, begleitet von folgenden Herren: Irma Markgräfin Pallavicini geführt von Exz. Geh. Rat, Leiter des Eisenbahn-Ministeriums Ludwig Wrba, Alice Gräfin Hardegg-Harnoncourt—Exz. Geh. Rat FZM. Fiedler, Korps-Kommandant, Antoinette Gräfin Althann—Leiter des Handels-Ministeriums Grafen Auersperg, Ernesta Baronin Merkl—Dr. Nllius, Ehren-Mitglied des Ballkomitees, Marie v. Habrda—Exz. Dr. Lilharzik, Reicharats-Abgeordneter, Marie Gräfin Deym-Harmoncourt—Exz. FZM. Merkl, Eugenie Baronin Banhans—Komitee-Präses Ober-Inspektor Neblinger, Marie Louise Büchler-Ward—Ehren-Mitglied des Ballkomitees Ober-Inspektor Fichna, Emmy Eisner v. Elsenhof—Sektions-Chef Dr. v. Forster, Gisela Baronin v. Groedel—Exz. Minister Dr. v. Randa, Cäzille v. Mannlicher—Polizei-Präsident v. Habrda, Leonie v. Richards—Hofrat Dr. Alexander Ritter v. Eger.

Hierauf erfolgte der Einzug der Mitglieder des Fräulein-Komitees mit ihren Tänzern, welche mit einem Walzer den Ball eröffneten.

Unter den Besuchern des Festes sah man: Die Minister: Exz. Wrba, Exz. Dr. Randa, Graf Buquoy, Graf Leopold Auersperg; die Aristokratie und Diplomatie: Markgraf Pallavicini, k. k. Sekt.-Chef Graf Wickenburg, Exz. Graf Boos-Waldeck, Vizepräs. der Nordbahn, Max Graf Hardegg junior, k. k. Truchseß Dobner v. Dobenau, Vizekonsul Hogue, Generalkonsul Prumler des Ministeriums des Äußeren; die Militärs: Geh. Rat FZM. Fiedler, Korpskommandant, FML. Stadtkommandant Freund v. Arlhansen, Exz. FZM. Baron Merkl, Oberst des Generalstabes Johann Löbl, Chef des Eisenbahnbureaus Oberstleutnant Carmine; die Majore: Konrady, Vidale des Generalstabes, Schalble, Wagner, Pichler, Garderitter v. Juhácz und viele Offiziere des Eisenbahnregiments; die Reichsratsabgeordneten: Handelskammer-Präsident Jul. R. von Kink, Dr. Pattai, Ritter v. Gnlewosz, Exz. Dr. Lilharzik, Sekt.-Chef I. P.; die Verwaltungsräte: Regierungsrat Morawitz, Präs. Leon v. Wernburg der Groß-Friesener Lokalb., Regierungsrat Dr. Bing, Präs. der Mühlkreisbahn kais. Rat Christ, Alfred v. Leuz, Könlger, Tanber, Urban, Augelo Eisner v. Elsenhof, Baron Groedel; Vizebürgermeister Bierhammer; die Sektionschefs: Direktor des Postsparkassenamtes Dr. R. Schuster v. Bonnott, Dr. Rud. Sieghart, Dr. Forscht, Dr. Alfred Baron Buschmann, Dr. Zdenko Ritter v. Forster; die Ministerialräte: Dr. Baron v. Banhaus, Kann, Freih. v. Rumler; Hofwirtschaftsrat Prilcszky v. Prilesz; Ministerialrat I. P. Ferd. Titze; die Hofräte und Direktoren: Dr. v. Eger, Martinek d. ö. Werke und Fabr. d. Staats-Eisenbahnen, Direktor d. Tariferst. B. Richard Brüll, Regierungsrat Müller d. D.-D.-S.-G., Zentr.-Gew.-Insp. Viktor Würth, Subdirektor Prossy, Maschinendirektor Hautschke, k. k. Kabinetssekretär Mardegani, v. Szallay, Landes-Eisenbahndirektor Fogowitz, Verkehrsdirektor Nessler, Direktorstellvertreter Hohn, Direktor Richter der Unionbank, Taschank; die Regierungsräte: Staatsbahn-Direktorstellvertreter Dr. Schmitz, Dr. Zuruníć, Dr. Ludwig Calligaris, Dr. Schlag, Staatsbahn-Direktorstellvertreter Wagner, Generalinspektor Gerstner, bosn. Bezirksvorstand v. Gyurkovics; die Oberbaurate: Schick, Petschacher, Wodak, Riedel, Bandisch; die Sektionsräte: Pichler Ritter v. Deeben, Ober-Sanitätsrat Dr. Ritter v. Britto: die Zentralinspektoren: Hofrat Marek, Direkt.-Leiter d. B. Kom.-Bahn, Dr. Scheiber, Reiber, Eberhart; die Oberinspektoren: Chefarzt Dr. Lurtz, Suppan, Guisolan d. Staats-Eisenbahngesellschaft Schober, Wenzl, Albert, Schiler, Moraw, Mayr, Kessler, Neblinger d. k. k. Generalinspektion, Landes-Oberinspektor Boyer, Dr. Mündel; den Baurat v. Loehr, die Großindustriellen: Dr. Alfred Reich, Arnold, Kommerzialrat kais. Rat Huber, Repräsentant Burck, Kommerzialrat Haardt, Winhelm, Kommerzialrat Kanitz, Krasel, kais. Rat Berl, Direktor Paul La Roche, Rob. Kern, Rud. Mauk, Hugo Engel, Max Jaffé, Paul Gerin, Baurat Klose, Direktor Egger; von sonstigen Honoratioren: Inspektor Schwerer, kais. Rat Artur Mayer, Inspektor Maurer v. Mörtelan, Ritter v. Leon, Inspektor Durst, Dr. Wanlczek, Pianistin Frl. Dagmar Walle-Hansen, Inspektor Swoboda, Prof. Dr. Wlassack, Prokurist Deubel d. Kreditanstalt, Hildhauer Schwerdtner, Architekt Bügler, Inspektor Hodum, Vorst. d. erzh. Friedr. Direkt. Müller, Direktor Thomas, kais. Rat Klobasser.

Die Dekoration des Saales war geradezu herrlich: ein Panorama von Bad-Gastein, gemalt vom Hoftheatermaler Brioschi, versetzte die entzückten Beschauer mitten in die Alpenwelt. Die Patronessenestrade war herrlich geschmückt: eine Ballustrade mit Vasen, darin Alpenrosen und blühender Flieder überhaing, Blumenbeete, Rosen, Gartenmöbel etc. erweckten die Illusion, daß man von einer Gartenterrasse aus den prächstigaten Ausblick auf Gastein genieße. Wie gewöhnlich haben an der Schöpfung der herrlichen Dekoration die Herren Engels, Hartinger, Fillaus und Welleba mitgewirkt.

Die Damenspende (eine Idee des Ballpräsidenten Oberinspektor Neblinger) war ein echt modernes Angebinde; sie versinnbildlichte die neuen Bestrebungen der Eisenbahnen zur Hebung des Wintersportes. Sie bestand aus einem kleinen Album, dessen Vordersetle mit einer prächtigen von Schwerdtner jun. modellierten Plaquette, einen Schiläufer und ein Radlerpaar darstellend, geschmückt war. Das Album enthielt ein Widmungsblatt — Ansicht der Arlbergbahn als Winterlandschaft, ferner 22 prächtige Lichtdruckbilder vom Wintersport, welche zumeist der vom k. k. Eisenbahnministerium herausgegebenen Broschure: „Wintersport in den österreichischen Alpen“ entstammen.

Die Tanzwidmung des Kapellmeisters des 60. Infanterie-Regimentes, Herrn Karl Wetaschek, ein flotter Walzer, betitelt „Wiener Manieren“ fand allgemeinen Beifall.

Der Kotillon, arrangiert von Eduard Rabensteinerjun. stellte ein geflügeltes Rad vor.

An der Spitze des Komitees, welches sich um das Gelingen des herrlichen Balles von allen Seiten anerkannte Verdienste erworben hat, standen die Herren: Präses Karl Neblinger; Vizepräsidenten Rudolf Ritter v. Pischof, Adolf Janisch, Charles Ritter v. Barry; Sekretär Gustav Fenzl; Kassier Franz Paul Goetzl; Kontrollore Alfred Klomser und Franz Steinfelder; Schriftführer Friedrich Waidl und Friedrich Schweighofer, Ing. A. Mader und Kropf.

Der gewiß sehr namhafte Reinertrag des Balles fließt wie immer dem Österr. Eisenbahn-Unterstützungsfonde zu.

Digitized by Google

Wohlfahrtseinrichtungen der französischen Eisenbahnen. Die Anstellung in Lüttich benützen die sechs großen französischen Privatbahngesellschaften unter anderem dazu, um gemeinsam, wie wenn sie eine einzige Unternehmung bilden würden, diejenigen Einrichtungen zu veranschaulichen, welche sie im Interesse ihrer Angestellten für den Fall der Krankheit, der Invalidität und das Alter getroffen haben.

Die sechs Eisenbahnen betrieben im Jahre 1902 zusammen ein Netz von 34.157 km, die gesamten Ausgaben betrugen in diesem Jahre 745 Millionen Francs, die Einnahmen 1398 Millionen Francs, die Zahl der Angestellten belief sich auf 264.000 Mann. Die Auslagen für das Personal (Gehalte, Prämien etc.) betrugen 466 Millionen, die Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen 69 Millionen Francs. Hievon entfielen $41^1/_2$ Millionen Francs auf Pensionen von Angestellten und Bezüge von Witwen und Waisen (zusammen 60.217 Personen). Der durchschnittliche Betrag einer Pension eines Angestellten war Frcs. 1017, die durchschnittlichen Bezüge von Witwen und Waisen bezifferten sich mit Frcs. 474. Ferner wurden im Jahre 1902 verausgabt: An Unterstützungen Frcs. 1,326.000, an Zuwendungen an verheiratete Angestellte $1^1/_2$ Millionen Francs, an Teuerungsbeiträgen $4^1/_2$ Millionen Francs, an Auslagen für Schulen $^1/_2$ Million Francs, an Krankenunterstützungen 8·8 Millionen Francs.

Am 20. September 1905 legte der französische Minister der öffentlichen Arbeiten dem Präsidenten der Republik einen Bericht vor, worin er den Vorschlag macht, diejenigen Beträge, welche die Maschinführer und Heizer der französischen Staatsbahnen als Prämien für erspartes Brennmaterial beziehen, bei der Pensionsberechnung zu berücksichtigen. Zu diesem Zwecke würden in Hinknaft auch von den Ersparnisprämien Abzüge für die Pensionskassa gemacht werden.

Begründet wird dieser Vorschlag damit, daß die Ersparnisprämien ein normaler Bestandteil der Entlohnung des genannten Personals — fast ein Drittel des Gehaltes — bilden, wenn auch ihre Höhe einer Veränderung unterliegt.

Um auch dem gegenwärtig in Dienst stehenden Personal, deren Pensionen bald fällig werden, diese Neuerung zu gute kommen zu lassen, werden folgende Vorschläge gemacht: Die Bediensteten zahlen von nun an $5^0/_0$ der Ersparnisprämien in die Pensionskassa ein, der Staat trägt $10^0/_0$ bei. Auf dieser Grundlage könnte man eine Erhöhung der Pension, welche der Dauer der Einzahlung während der künftigen Dienstzeit entspricht, zusichern.

Über Betriebseinrichtungen der englischen Eisenbahnen. In der Februarsitzung des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin sprach Professor Canter unter Vorführung zahlreicher, größtenteils nach eigener Aufnahme gefertigter Lichtbilder über Betriebseinrichtungen der englischen Eisenbahnen. Nach einleitenden Bemerkungen über die Vorliebe der Engländer für das einfache und praktisch Handgreifliche und nach kurzer Schilderung der ziemlich weitgehenden Einheitlichkeit der Betriebseinrichtungen, die durch die eingreifende Wirksamkeit des „Board of Trade" und die eigenen Vereinbarungen der Eisenbahnen zustande gekommen ist, wurden zunächst die Personenstationen behandelt. Ihre Anshildung sei durch die Droschkenstraßen im Inneren der Bahnhofshallen, die Bahnhofshotels, die Paketheförderung, die eigenartige englische Gepäckheförderung von der unserigen sehr verschieden. In den großen Städten herrsche die Kopfform vor, die den wettbewerbenden Bahnen gestatte, möglichst tief in das Innere der Städte einzudringen. Der Redner hob dann in einer Besprechung der Sicherungseinrichtungen deren Hauptunterschiede vor den unserigen hervor. Die verantwortliche Fürsorge für den Zugfahrdienst spielt sich im wesentlichen zwischen den Signalwärtern und Lokomotivführern ab, gegen welche die Tätigkeit der Stationsbeamten und Zugführer ganz zurücktritt. Auch der Güterverkehr zeigt ein von dem unserigen durchaus verschiedenes Bild. Bemerkenswert sind u. a. die auf verschiedene Ursachen zurückzuführende schnelle Beförderung der Stückgüter, die weitgehende Teilung der Verkehrsarten bei der Abfertigung und die Pflege einzelner Verkehrsarten durch die wetthewerbenden Verwaltungen, die infolgedessen geringere Bedeutung der Umladungen und der Rangierbahnhöfe, unter denen aber die schon ziemlich alten Bahnhöfe Scholden und Edge-Hill als so vorzüglich angelegt bezeichnet werden, daß sie noch heute für die Erfüllung ihrer Aufgaben ausreichen. Wenn auch im einzelnen nicht viel von den englischen Einrichtungen in den ganz abweichenden Rahmen unserer Einrichtungen übertragen werden kann, auch weil diese wegen der folgerichtigen wissenschaftlichen Behandlung in technischer Beziehung vielfach vollkommen sind, so kann doch, wie der Vortragende zum Schluß hervorhob, die dem englischen Eisenbahnfachmanne eigene freie Behandlung technischer Fragen ohne jede dogmatische Befangenheit uns lehrreich sein, um uns vor Ausartungen unserer an sich vorzuziehenden wissenschaftlichen Pflege der Technik zu bewahren.

Frost und Bremse. Eine gefährliche Frostwirkung, die zu schweren Eisenbahnkatastrophen Veranlassung geben kann, ist bei der letzten Kälteperiode beobachtet worden. Am 3. Jänner l. J. fuhr ein von Berlin abgelassener Zug der Nordbahn, welcher fahrplanmäßig in Oranienburg zu halten hatte, mit fast unverminderter Fahrgeschwindigkeit über die Station hinaus und kam erst etwa 1000 m hinter dem Bahnhofe zum Stehen, nachdem er auch die offene Schranke an der Bernauerstraße in Oranienburg überfahren hatte. Bei dem außerordentlich starken Verkehre, der in dem genannten Straßenzuge herrscht, ist es als ein Wunder zu betrachten, daß der Vorfall nicht zu einer ernsten Katastrophe geführt hat. Die von der Eisenbahndirektion in Berlin eingeleitete Untersuchung hat ergeben, daß das Bedienungspersonal keinerlei Verschulden trifft. Es ist vielmehr festgestellt worden, daß sich in den Köpfen der Bremsschläuche der Vorlegemaschine Eis gebildet hatte, wodurch die Bremswirkung aufgehoben wurde. Die Eisenbahndirektion Berlin hat bereits dementsprechende Schutzverfügungen erlassen. Die Gefahr eines solchen Versagens der Bremse ist auch bei durchgehenden Bremsen anderer Systeme nicht ganz ausgeschlossen, daher wäre es im allgemeinen Interesse gelegen, wenn die dagegen ergriffenen Maßregeln bekanntgegeben würden. Wir wären der kgl. Eisenbahndirektion Berlin sehr zu Dank verpflichtet, wenn sie uns darüber Authentisches mitteilen würde.

LITERATUR.

Ein neuartiges technisches Wörterbuch. Im Verlage von A. Oldenbourg, München, erscheint demnächst ein nach ganz neuer Methode angelegtes Wörterbuch der Technik in sechs Sprachen: deutsch, englisch, französisch, italienisch, russisch und spanisch. Zur ganz präzisen Übersetzung werden nicht nur die Worte nebeneinandergestellt, sondern fast überall eine kleine Skizze beigegeben, so daß jeder Zweifel über Richtigkeit des gesuchten Wortes beseitigt ist. Wir kommen auf das Werk und dessen Erscheinen eingehend zurück.

Agrarische Bevölkerung und Staatseinnahmen in Österreich. Von Dr. Sigmund Schilder, Wien, Franz Deuticke. Preis K 4.—.

Das Ergebnis dieser Studie ist: Von den gesamten Nettoeinnahmen des Budgets für das Jahr 1900 im Betrage von 1574 Millionen Kronen sind 494 Millionen Kronen als Beitrag der agrarischen und 1080 Millionen Kronen als Beisteuer der nichtagrarischen Bevölkerung aufzufassen. Dies

Digitized by Google

ergibt ein starkes Zurückbleiben der Beiträge der agrarischen Bevölkerung zu den Staatseinnahmen hinter ihrer Kopfzahl. Diese umfaßte nämlich im Jahre 1900 bei einer Gesamtbevölkerung von 26·1 Millionen Personen 52·43%, d. h. 13·7 Mill. Personen in der Land- und Forstwirtschaft Tätige, während auf die nichtagrarische Bevölkerung der Rest von 47·57%, d. h. 12·11 Millionen Personen entfällt. Dagegen macht der Anteil der agrarischen Bevölkerung an den Staatseinnahmen nur 31⅜% aus, gegenüber einem Anteil von 68⅝% oder an Kopfzahl kleineren nichtagrarischen Bevölkerung.

Die Tendenz der Schrift spricht sich in folgender Anschauung aus: Die Frage der Entwicklung der agrarischen Steuerfähigkeit ist identisch mit dem Problem, wie das schwere Unglück einer allmählichen Verblutung des flachen Landes durch Ab- und Auswanderung zu verhüten sei.

Das Resultat dieser Studie basiert auf einer äusserst mühevollen, gründlichen und vielseitigen finanziellen Untersuchung: der Prüfung sämtlicher Einnahmen des Staates hinsichtlich ihres agrarischen oder nichtagrarischen Ursprunges.

Bei dem Budgetkapitel „Eisenbahnministerium" führt diese Untersuchung zu dem Ergebnis, daß sowohl bei den Einnahmen aus dem Frachten-, als dem Personenverkehr 80% derselben auf die nichtagrarische, 20% auf die agrarische Bevölkerung zurückzuführen seien. Billigt man die vom Verfasser vertretene Ansicht, wonach das Staatsbahnsystem in Österreich eine unmögliche Notwendigkeit ist und zieht man die Deckung des Defizites der Staatsbahnen aus dem überwiegend nicht agrarischen Einnahmen des Budgets in Betracht, so ist dieser Teil der lehrreichen Arbeit geeignet, die vermittels des Eisenbahnwesens geleistete Unterstützung der agrarischen Berufskreise durch die nichtagrarischen scharf zu beleuchten. Dr. Weinberg.

Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. Herausgegeben von Dr. K. Th. Eheberg und Dr. A. Dyroff. München, Verlag J. Schweitzer.

Das Heft 11 des Jahrganges 1905 enthält einige sehr interessante Abhandlungen und reiche Literaturangaben. Besonders erwähnenswert ist die Abhandlung: „Württembergische Gesetzgebungsfragen" (anonym), ferner „Die indirekten Steuern und der Steuerbegriff" von Dr. Berner.

Haberlands Unterrichtsbriefe für das Selbstatudium der französischen und englischen Sprache. Mit der Aussprachebezeichnung des Weltlautschriftvereines von Rektor H. Michaelis und Prof. Dr. P. Passy bezw. Dr. Thiergen. Brief 6—10: Preis jedes Briefes 75 Pfg. Verlag von E. Haberland. Leipzig.

Je weiter dieses bahnbrechende Unterrichtswerk fortschreitet, desto deutlicher treten seine eigentümlichen, von uns wiederholt hervorgehobenen Vorzüge zutage. Wir können deshalb jedem, der das Französische oder Englische durch Selbstatudium neu erlernen oder seine in der Schule erworbenen Kenntnisse erweitern und vertiefen will, nur raten, die Unterrichtsbriefe von Michaelis-Passy bezw. Thierger zur Grundlage seines Studiums zu wählen.

CLUB-NACHRICHTEN.

Vergnügungsabend am 27. Jänner l. J. Der bezeichnete Abend, der erste im laufenden Jahre, bot den zahlreichen Anwesenden eine wahre Auslese erstklassiger Produktionen. Zunächst erntete das Mitglied des Hofburgtheaters Georg Muratori durch den ausgezeichneten Vortrag einer Dichtung Chamissos und mehrerer Erzählungen poetischen Inhaltes großartigen Beifall. Durch schöne Liedervorträge brilliierten Frl. Theumann und der Opernsänger C. Reich. Besonderen Beifall errang die beliebte Soubrette des Theaters an der Wien Frl. Dora Keplinger durch den feinpointierten Vortrag mehrerer Lieder. Das „Bändelirlied" mußte die reizende Künstlerin wiederholen. Große Heiterkeit erweckte der Schauspieler Carl Böhm durch den Vortrag mehrerer alter und neuer Couplets und Lieder. Unter den letzteren gefiel am besten die „Italienische Serenade". Neben diesen gesanglichen Vorträgen gab es eine Reihe musikalischer Produktionen. Nach dem Konzertmeister Dráa spielte der Virtuose Alfred Holy in entzückender Weise auf der Harfe. Ganz besonders fand seine Komposition „Romanze" verdienten Beifall. Mit Enthusiasmus wurde der Kammervirtuose Alfred Grünfeld vom Publikum begrüßt, als er einige Klavierpiecen (insbesonders von Schubert die Ballettmusik zu Rosamunde von Robert Fischhof und mehrere Perlen Mozart'scher Kunst) in gewohnt meisterhafter Weise zum Vortrage brachte. Um das Gelingen des schönen Abends hat sich das Vergnügungskomitee, insbesondere der Obmann Herr Mansch sehr verdient gemacht.

Dr. Hauler.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Jänner 1906.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Anton Walitschek, Kontrolleur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Karl Gölsdorf, Ober-Baurat, Arnold Katscher, Inspektor, Dr. Ferdinand Nebesky, Min.-Vize-Sekretär und Dr. Johann Ritter von Jarsch, Bahnkommissär, sämtliche im k. k. Eisenbahnministerium; Leopold von Pfersmann, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder die Herren: Ernst Schalble, k. u. k. Generalstabsmajor, Edmund Fülhegyi, k. u. k. Major, Eisenbahnlinien - Kommandant, Gedeon Bolla von Csáford - Jobbahirs. k. u. k. Generalstabshauptmann, Wilhelm von Rosner, k. u. k. Oberleutnant, zugeteilt dem Generalstabe, sämtliche im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Viktor Zimka, Adjunkt und Fritz Klein, Assistent der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stand mit Ende Jänner 1906: 635 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 18.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung".

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „Die Eisenbahn-Tariftechnik" von Emil Rauk, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1·60.

2. Heft: „Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn". Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1·20.

3. Heft: „Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs". Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leéder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K. 1·20.

4. Heft: „Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes". Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft: „Das Lokalbahnwesen in Österreich". Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: „Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges" und moderne Gesichtspunkte für deren Ausrüstung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: „Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst". Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

II. Reihe, Band 1: „Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht". Von Dr. Franz Hillecher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5.20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hillecher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Gültig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen

Wien—Aribarg—Paris—Brüssel

Wien—Köln—Ostende—London.

Wien—Prag.

Wien—München—Paris.

Wien—Eger—Cassel—Köln—Aachen.

Wien—Triest—Venedig—Rom über Mailand—Genua.

Lauenburg Wien—Nizza—Cannes.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wetthscheplatz 15.

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Weideeg; Comptoir: Wien, I. Brönnerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 320

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Mailand (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	◇	⊙	▲		▲	⊙	◇
Wien Whbf. . . ab	1900	*800	1010	Paris . . . . ab	-	835	545
Prag/F.J.B. . . .	720	-	-	Basel	-	1410	1020
Linz	133	1041	214	Mailand	820	1110	1230
Salzburg	422	140	655	Genf	-	1325	1440
Bad-Gastein . . an	722	1830	955	Zürich	†648	1000	†823
München	745	0830	1040	Meran	713	1 1026	848
Innsbruck . . .	1005	705	1248	Innsbruck . . .	753	630	715
Meran	736	117	820	Bad Gastein . . .	556	-	1010
Zürich	828	710	907	München . . .	503	1012	930
Genf	106	825	610	Salzburg . . an	902	1242	1255
Mailand	310	1023	650	Linz	1215	325	325
Basel	913	413	1125	Prag/F.J.B. . . .	-	-	922
Paris	545	1135	740	Wien Whbf. . .	600	630	710

§ Wien Whbf. ab 820 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur in November und April. ‡ Über Winterthur—St. Margarethen.
1 Vom 15. März 1906 ab 1218 nachm.] Wien Whbf. an 720 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

⊙ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—) Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Buchs (Rheintal); Speisewagen zwischen Wörgl—Zürich und von Vesoul nach Paris; Schlafwagen I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art,
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 475

Reservefond d. Anst.: K 8,345.514, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,781 822.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendrahtm. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 466

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabrik u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. WIEN Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation & Installation von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 441

Firma gegründet 1851.

PAGET, MOELLER & HARDY.

J. George Hardy

Arthur Baumann

Patentanwälte

Wien, I., Riemergasse 13.

Telephon Nr. 5209 — Telegramm-Adresse: Pagetmeler.

497

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 551

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

Leuchttag & Seidenstein

Wien, III/4. 494

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefstraße 4. Budapest, Innsbruck, Burggraben 21. Lemberg, Waldwa 11 etc.

VIII/1. Langegasse Nr. 1 WIEN I. Graben, Palais Equitable Zentrale. Stadt-Niederlage.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 481

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 814

Dynamomaschinen • • • | • Elektromotoren •
Schaltapparate | Zähler
Installationsmaterial. • • | • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gloßmanngasse 2. | Budapest h. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen; Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen; Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen; Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Veranden, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Desenblätter auf Wunsch gratis und franko.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenkabel, Signalapparate, Blitzableiteinrichtungen, Elementbatterien. 441

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc.

Leobersdorfer Maschinenfabrik

vorm. **GANZ & Co.**

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabrication von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Spezialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen

ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel"

für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen

in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 908

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6% p. a. selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich behufs Erlangung seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seltenen Fall gewährt die Bank gegen Einzahlung einer mäßigen Schuldendeckungsprämie, deren Höhe sich nach dem Alter des Darlehensnehmers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden alle einmaligen Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragformulare zur Verfügung 510

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Porzenyl, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strudlengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 355. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 8. Wien, den 19. Februar 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser

ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist 503

HYDROCHROMIN

schön **streichfertig** und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—L.

Leopolder & Sohn

Wien, III./1. Erdbergstrasse 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Central-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Präzisions-Uhren sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Badelitt, Schaffhausen u. s. w. Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 5jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben! Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 6 bis 500. Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in selten großer Auswahl, sowie reichhaltiges Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen

Preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Andernfalls Zahlungs-Erleichterungen.

Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige **Lokomotiven** jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 429

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Dessinblätter auf Wunsch gratis und franko.

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

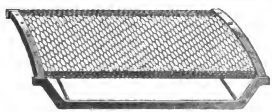
Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

Leuchttag & Seidenstein

Wien, III/4. 498



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Siebwaren-Fabrikanten

Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 559

Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Digitized by Google

Den Mitgliedern des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

bestens empfohlene Firmen:

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN
I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Hotel- und Kühlwagen, Eisterneswagen, Spezialwagen für Weinstransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

Lacke, Farben- und Ölfarbenmühlen BECK, KOLLER & Co. WIEN I. Schellinggasse 16. 447

K. k. priv. Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt
Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476
Reservefond d. Anst.: K 8,345.414, Ges.-Versicherungssumme K 2 250,781.832.

JOSEF SCHATZ, Graveur- u. mechan. Anstalt, Kautschukstempigiten-Erzeugung, WIEN, XVIII/8, Rötzergasse 44. 479
Spezialist für Stationsausrüstung mit Kompostoren, Normalrädertempel, Nummerierern, Amtssiegeln, Stahlpressen, Brennstempeln.
Liefernd der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Fußbodenfabrik **Baiersdorf & Blach**
Fabrik: XI. Kaiser-Ebersdorf, Zinnergasse Nr. 6, Telephon Simmering 46. 446
Bureau: I. Kolowratring 9, Telephon 1364.

Fr. Křižík Elektrotechnische Fabrik, Prag-Karolinenthal, Königstr. 131, Telephon 1250. Filiale: Wien, VII/2 Lindengasse 54, Telephon 1508. Ganz Zentralstationen für elektr. Beleuchtung, elektr. Stadt- u. Vollbahnen (nach eigenem System) mit Oberleitung od. Stromzuführung in Nirnen, Kraftübertragung für Fabriken etc. Einzelne Gleichstrom- u. Wechselstrom-Generatoren u. Motoren m. höchst. Leistungsfaktor, Bogenlampen eig. Pat., Meß-, Kontroll- u. Blockapp. etc. Eig. Lasterfab. 461

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviereru auf Stein f. Lithographen.

Geschliffene Diamanten
f. Bestimuabrikten, zum Justieren u. Qualisieren von Wasser-Kolometer, Vergiftungs- u. Gasmaskenmessern u. s. w. liefert die Firma 1849

R. Pufsner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 18, Hof. 422
Beeid. u. Gerichtsverlag. gratis u. franko.

Felix Blažíček
Wien, V. Straußengasse 17.
FABRIK
für
Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände
Feuersichere Hölzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Firma gegründet 1851.
PAGET, MOELLER & HARDY.
J. George Hardy
Arthur Baumann
Patentanwälte
Wien, I., Riemergasse 13.
Telephon Nr. 5209 — Telegramm-Adresse: Pagetmeier. 497

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 551

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).
Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußwaren, vornehmlich Röhrenguß nach stehender Methode für Wasser, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Achsen, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Bankonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedewaare, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufstürzung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Bohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 567

Felten & Guilleaume
Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.
Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheldraht u. s. w.
Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.
Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.
Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.
Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.
Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.
Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.
Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

K. k. priv. Chocolade- u. Canditen-Fabrik
JOH. KLUGE & Co.
PRAG-SMICHOW.
○ Niederlagen: PRAG, Hybernergasse 22. WIEN, Strobligasse 1.

Lichtpausen
aller Art, schön, rasch und billigst wie überall bei 143
G. A. OESTERREICHER
Wien, VIII. Lerchenfelderstraße 45
— Telephon 18581. — Lieferant mehrerer Eisenbahn-Direktionen.

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 8. Wien, den 19. Februar 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Der neue südliche Endbahnhof in Boston U. S. A. Von Hartwig Fischel. Monats-Chronik, Jänner 1906.

Clubversammlung: Dienstag, den 20. Februar 1906, $^1/_2$7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Ingenieur Hermann Hüller, Maschinen-Kommissär der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, über: „*Tarifsystem*".

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Der neue südliche Endbahnhof in Boston U. S. A.

Von **Hartwig Fischel.**

Durch die wissenschaftlichen Exkursionen, zu welchen die amerikanischen Weltausstellungen von Chicago und St. Louis Veranlassung gaben, sind unsere Kenntnisse vom amerikanischen Eisenbahnwesen erweitert und mit einem ausführlicheren Nachrichtenmaterial auf eine solidere Basis gestellt worden. Wenn diese Nachrichten auch nur dem Zufalle ihre Zusammensetzung verdanken und nur Stichproben der großartigen Leistungen aus dem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten vermitteln, so sind sie doch höchst wertvoll im Hinblicke auf unsere frühere Unkenntnis. Es traf sich auch gleichzeitig, daß einige großartige neue Bahnhofsanlagen im Entstehen begriffen oder eben vollendet waren und daß dadurch ein zu Publikationszwecken geeignetes Material den Wißbegierigen zur Verfügung stand.

So groß auch die Rolle ist, welche die praktische Erfahrung und das Bedürfnis des Augenblickes im amerikanischen Bauwesen spielen, das theoretische Studium und die sorgfältige Vorbereitung aller Hilfsmittel werden heute dort ebensowenig unterschätzt, wie bei uns.

Und wenn drüben auch der Grundsatz gilt, daß man nicht bis zur Ausführung gelangt, wenn man in allen Dingen vorher die höchste Vollkommenheit beansprucht, daß es besser ist unvollkommen zu wirken, als gar nicht, — so darf daraus nicht etwa der Schluß auf eilige und unüberlegte Arbeit gezogen werden.

Ein treffliches Beispiel, um dieses Vorurteil zu widerlegen, bietet der große „Südliche Endbahnhof in Boston" „The South Terminal Station". Diese großartige Anlage gibt ein glänzendes Zeugnis für das, was durch kluge Verfolgung gemeinsamer Interessen aus dem Zusammenwirken privater Unternehmungen entstehen kann, in wie kurzer Zeit drüben große Bauwerke geschaffen werden und wie einheitlich, planmäßig und wohlüberlegt dabei zu Werke gegangen wird.

Die ganze Baugeschichte, die detaillierte, knappe und klare Darstellung aller wichtigen technischen Momente sind in einem gedruckten Berichte enthalten, der 1900 beim jährlichen Meeting der American Society of Civil Engineer vorgelegt wurde. Ich verdanke dem Resident Engineers der Boston Terminal Co., Herrn E. J. Bengler, die Gelegenheit, diese Arbeit benützen zu können und meinem Kollegen Herrn Ing. O. Kulka die Anregung hiezu. Es ist ein umso größeres Vergnügen diese ebenso offene und rückhaltlose wie sachliche Darstellung kennen zu lernen, als derartige Arbeiten in Europa zu den Seltenheiten gehören. Insbesondere in Österreich hat der Ingenieur beim Bahnbau nur ausnahmsweise Gelegenheit, seine Arbeiten vor der Öffentlichkeit entsprechend vertreten zu können und doch gehören solche Veröffentlichungen zu den wichtigsten Quellen der Belehrung und Anregung für Fachgenossen.

Zum Geschäftszentrum von Boston führten im Jahre 1896 neun Bahnen, von denen die vier im N., N.-O., N.-W. mündenden Linien durch den nördlichen Endbahnhof bereits vereinigt waren, während die fünf anderen, im W., S.-W. und S. mündenden Linien noch getrennte Bahnhöfe besaßen. Zu Beginn jenes Jahres entstand das

Digitized by Google

Projekt der Vereinigung, aus welchem im Juni desselben Jahres die Boston Terminal Co. hervorging, mit der Aufgabe, einen zweiten (südlichen) Endbahnhof für Boston zu schaffen. Der Zusammenschluß der fünf Unternehmungen wurde vertragsmäßig festgestellt.

Als Terrain für den Neubau war ein am Fort-Point-Channel, d. i. an einem Teil des Hafens gelegenes Gebiet bestimmt, welches früher schon teilweise von dreien der in Betracht kommenden Bahneinmündungen benützt war.

Nicht weniger als 210 Gebäude mußten entfernt werden, neue Straßen entstanden, eine große Hafenmauer mußte errichtet werden und alle diese großen Umwälzungen waren vor Baubeginn vorzubereiten. Die Stadt Boston hatte allein einen Kredit von Dollar 2,000.000 für die außerhalb des Bahnhof-Territoriums auszuführenden Arbeiten an Straßen, Brücken, Kanälen etc. in Anspruch genommen, und führte ihre Umgestaltungen und Neubauten rechtzeitig aus, ohne den Bahnhofsbau zu stören.

Dieser wurde in der Zeit vom Beginn 1897 bis Ende 1899 vollendet. Er füllt eine Fläche von 14·16 *ha*, wovon 5·26 *ha* mit Gebäuden bedeckt sind.

Da Boston nach New-York die am dichtesten bevölkerte, verkehrsreichste Stadt Nordamerikas ist, der jährliche Gesamtverkehr im Umkreise von 50 Meilen um Boston beträgt 50,000.000 Passagiere, so ist begreiflicherweise auch eine für unsere Begriffe sehr große Anzahl von Geleisen erforderlich gewesen, um den Verkehr aufzunehmen. Nachdem die älteren fünf Linien zusammen bereits über 25 Geleise verfügten, das neue Terrain aber nur 28 Geleise zuließ, mußte zur Erreichung einer merklicheren Ausdehnungsfähigkeit des Verkehres ein sehr eingreifendes Auskunftsmittel angewendet werden.

Es bestand darin, nur für den Fernverkehr im Erd- und Hauptgeschoß eine Kopfstation anzulegen, während der ganze Lokalverkehr in das Untergeschoß verlegt wurde und mit Hilfe einer großen viergeleisigen Schleife durch den Bahnhof hindurch geleitet wurde, was einen dichten Lokalverkehr mit kurzen Zugsintervallen ermöglichte.

Die lokalen Verhältnisse erschwerten diese Disposition insoferne, als das Niveau der Untergrundbahn unter die normale Hochwassercote zu liegen kam, daher einen sehr sorgfältigen Schutz gegen das Eindringen von Wasser bedingte. Das Höherlegen war durch die Bedingung vereitelt, welche forderte, daß das Untergeschoß sowie das Erdgeschoß mit den Ferngeleisen ohne Treppen, nur mit Rampen von der Straße erreichbar sein sollten. Das letztere wurde nur zirka 1·2 *m* über Straßenniveau gehoben. Durch hohe Bahnsteige im Untergeschoß wurde die Schwierigkeit verringert. Immerhin bildete die Herstellung der Wasserdichtheit eine harte Probe. Ein vortrefflicher Zement begünstigte die ausgedehnte Anwendung von Beton und eine besondere Sorgfalt in der Anwendung zehnfacher Lagen dünner Teerpappe führte zur befriedigenden Lösung der Schwierigkeit. Die ganze Fundierung mußte durch Piloten erfolgen, nachdem die tragfähige Lehmschichte sehr tief lag. Indessen begünstigte wieder die Erreichbarkeit guten Granitmaterials einen kräftigen und dauerhaften Unterbau.

Sorgfältige Terrainuntersuchungen und Belastungsproben, sowie eingehende Vorschriften über die zulässige Beschaffenheit der anwendbaren Baumaterialien, beweisen die Voraussicht der amerikanischen Techniker, welche stets auch den ökonomischen Rücksichten Rechnung trugen. So wurde die Strenge der Vorschriften der Wichtigkeit des Zweckes angepaßt. Es ist leicht begreiflich, daß die Freiheit in der Aufstellung der Bedingnisse, bei so großen Materialbedürfnissen auch eine einschneidende ökonomische Bedeutung besaß.

Wenn wir uns nun zur Betrachtung der über Terrain befindlichen Anlage wenden, so imponiert vor allem die Einfachheit und Klarheit der Disposition.

Das wenig vom Rechteck abweichende Grundstück ist durch eine Lage am Hafenrand der City gegenüber so situiert, daß die nördliche Ecke den Hauptzufahrtsstraßen gegenüber liegt. Darum ist auch der architektonische Aufbau auf die nordwestliche und nordöstliche Front konzentriert; in fünfgeschossiger Anlage von einheitlicher Höhenentwicklung breitet sich ein ruhiger Baukörper längs dieser beiden Fronten aus, der nur an der breit abgerundeten Ecke durch eine mächtige Steinkolonnade, welche drei Geschosse beherrscht, bereichert wird. Der Haupteingang ist an dieser Ecke im Unterbau der Kolonnade durch drei große Bogenöffnungen betont, während lange Glasvordächer die Gepäcks-Zu- und Abfahrten, sowie die Rampenanlagen an den Straßenfronten beschützen, die zur Untergrundbahn führen.

Der in Nordamerika noch immer sehr geschätzte Klassizismus der Formgebung ist hier durch die große Ruhe der Massen vorbereitet, die ganz wesentlich von den in anderen amerikanischen Städten beliebten oft ziemlich tollen und unruhigen Bahnhofsarchitekturen absticht. Während anderwärts durch Riesentürme, Wolkenkratzer, Kuppeln etc. dem Reklamebedürfnis entsprochen wurde, das vor allem Aufsehen erregen will, entspricht die vornehme Ruhe und Gediegenheit der New. South-Station in Boston vielmehr den Forderungen des guten Geschmackes. Daß aber auch hier trotz der Einfachheit sehr große Verhältnisse maßgebend waren, beweisen einige für europäische Leser gewiß bemerkenswerte Zahlen.

So beträgt die Gesamtlänge der straßenseitigen Gebäude rund 1 *km*. Die größte Breite der überbauten Grundfläche ist 220 *m*, die größte Länge 260 *m* und die Gebäudehöhe bis zur Spitze des 2·4 *m* hohen Steinadlers, der die Kolonnade krönt, ist 40 *m*.

Zwei Geschosse des 266 *m* langen fünfgeschossigen Hauptgebäudes sind für Stationszwecke in Anspruch genommen, während die drei anderen Stockwerke für die Amtslokalitäten der fünf Eisenbahngesellschaften in Verwendung stehen.

Fast die ganze Außenarchitektur ist in Granit ausgeführt. Auch im Inneren, wie im Haupteingangs-Vesti-

Digitized by Google

bulum ist Granit (poliert) für Wandverkleidungen angewendet.

Die Grundrißdisposition erhielt durch die auf drei Seiten von Straßen umgebene, ebene, fast rechtwinklige Gestalt des Bauplatzes eine höchst übersichtliche Lösung.

Die Wartelokalitäten und alle für die Bequemlichkeit des Publikums bestimmten Räume liegen nebeneinander und längs des mächtigen Kopfperrons, der zwischen den Geleiseenden und dem Hauptgebäude die ganze Breite des Planes einnimmt; dieser Perron ist allein durchschnittlich 27 *m* breit und 210 *m* lang; er ist niedriger überdeckt wie die Geleise, damit die Gebäude in den Obergeschossen auch von der Geleiseseite Licht erhalten und gleicht die Abweichung von der Rechteckform aus, welche im Bauplatze liegt.

In der Mitte des Kopfperrons ist der breite Ausgang angeordnet, an einem Ende der Haupteingang für Fußgänger, am anderen der für Wagenbesitzer, welchen eine Einfahrt in das Gebäude, wie stets bei großen amerikanischen Bahnhöfen, eingeräumt wurde.

Von dem Kopfperron, der „Mittelweg“ genannt wird, sind alle für das Publikum wichtigen Räume und Perrons direkt und eben zugänglich. Nördlich vom Ausgang, auf der Straßenseite liegt der große gemeinsame Warteraum (69 *m* lang, 20 *m* breit, 9 *m* hoch) direkt durch große Fenster beleuchtet, mit anschließendem Damensalon. Die Billetschalter sind teils vom Warteraum (mit 16 Öffnungen) teils vom Kopfperron (mit 11 Öffnungen) zugänglich. Außerdem sind nordseits vom Kopfperron ein Paketraum, ein Elevator und das Hauptstiegenhaus zu den Bureaux, der Gepäcksaufgaberaum, Toiletten, Telegraph, Telephon, Auskunftsbureaux etc. zugänglich. Südlich vom Ausgang liegen, ebenfalls straßenseits, ein Stiegenhaus zur Untergrundbahn, ein Elevator zum Untergrund und den Bureaux, ein großer Frühstückraum mit 200 Stühlen längs eines marmornen Tisches.

Hier befindet sich auch ein eigener Elevator und ein eigenes Stiegenhaus zur Verbindung mit dem zweiten Stockwerk, in dem drei große Speisesäle, die Küche und Anrichteräume liegen — hier liegen auch in einem Zwischengeschoß die Räume für einen Sanitätsdienst.

Weiter südlich folgen im Erdgeschoß das Bureau des Stationschefs, dann Barbierstuben, Schuhputzräume, große Wasch- und Toiletteräume, Rauchzimmer etc. Am Kopfperron sind fünf große Einbauten für den Verkauf von Zeitungen, Obst, Tabak, Getränken, ferner für Portiere und Gepäckträger aufgestellt. Nicht weniger als 100 Uhren sind vorhanden, die sich selbst aufziehen und auf elektrischem Wege reguliert werden.

Die reichste Ausstattung hat der Hauptwarteraum erfahren, der über einem Granitsockel eine Lamberie von glasiertem Ton und darüber getönte Stuckwände zeigt.

Drei Tore aus poliertem Granit führen zu dem Raum, in welchem zwei Brunnen für Trinkwasser (aus edlem Stein, verde antico) aufgestellt sind. Große Fenster erhellen den Raum bei Tag; 1200 Incandescentlampen, die in der reichen und tiefen Stuckverzierung der kassetierten Decke verteilt sind, geben ein schönes, zerstreutes Licht während der Nachtzeit. Der Fußboden besteht aus Marmormosaik. Auch der Damensalon mit seinen Nebenräumen für Toilettezwecke und die Speiseräume sind reich ausgestattet.

Besondere Aufmerksamkeit ist der Manipulation mit dem Gepäck zugewendet.

Die Langseiten der Halle sind fast in der ganzen Ausdehnung der überdeckten Geleise mit Expeditionsräumen versehen, von denen die nördliche Reihe für das von außen kommende, die südliche für das von innen kommende Gepäck bestimmt ist. Große Vordächer beschützen die Zu- und Abfahrt der Wagen. Ebenso ist im Innern Vorkehrung getroffen, daß die Gepäckmanipulation den Personenverkehr nicht stört.

Mit Ausnahme der beiden äußersten Geleise auf jeder Seite (die 9·7 *m* von Mittel zu Mittel entfernt sind und jederseits einen 7 *m* breiten Perron einschließen), sind die übrigen Geleisepaare 7 *m* von Mittel zu Mittel entfernt und schließen 4·2 *m* breite Zungenperrons für das Publikum ein. Zwischen die Geleisepaare sind dann neun bloß für Gepäckszwecke und für Eilgut bestimmte 2·4 *m* breite Perronzungen so eingeschoben, daß die anschließenden Geleise bis 5·2 *m* von Mittel zu Mittel aneinanderrücken. Ein eigener Tunnel verbindet diese Perrons, die durch Lifts mit dem Tunnel kommunizieren.

Die Überdeckung der Geleiseanlagen ist vollkommen rechtwinkelig. Die Eisenkonstruktion umfaßt eine Fläche von 184 *m* Länge und 174 *m* Breite derart, daß eine schlanke Pfeilerreihe die Breite in drei Teile teilt. Das Mittelschiff ist 70 *m* breit, die Seitenschiffe haben 52 *m* Breite. Durch ein Cantilever-System ist die mittlere Spannweite bis auf 44 *m* verringert.

Die Dachfläche überragt auf allen Seiten die umgebenden, unmittelbar anschließenden Dächer, so daß überall Fenster möglich sind. Ein Hauptdachreiter in der Längsachse und je ein seitlicher Dachreiter in den Querachsen der Felder, welche durch die 18 *m* entfernten Säulenstellungen und Gesperre gebildet werden, geben durch vertikale Fenster und Ventilationsöffnungen Licht und Luftzufuhr, so daß in der ganzen Halle keine geneigten, sondern nur vertikale Glasfenster zu finden sind.

Die enormen Breitendimensionen, bei der wohl absolut großen aber relativ mäßigen Profilhöhe des Daches von 25 *m* und Firsthöhe des Dachreiters von 34 *m* ergeben für die Hallenüberdeckung ein sehr gedrücktes Profil, wie dies in Amerika sehr häufig gefunden wird.

So groß oft der Aufwand in der Durchbildung der Hochbauten erscheint, die Eisenkonstruktionen der Hallen gehen nicht über das absolut Nötige hinaus und zeigen völlig nackte Konstruktionsteile. Hier spielt das ökonomische Moment die Hauptrolle, die Halle bleibt ein reiner Nutzbau und verletzt in ihrer nüchternen Sachlichkeit nicht das an konstruktive Notwendigkeiten gewöhnte Auge des Amerikaners.

Digitized by Google

Da alle Bedingungen für eine glatte Abwicklung eines für europäische Begriffe ganz enormen Verkehres erfüllt sind, für Vermeidung der Rauchbelästigung, für Luft, Licht und Schutz gegen Unwetter genügend gesorgt ist, werden weiter keine ästhetischen Forderungen gestellt. Selbst die aus früher erwähnten Gründen besonders niedrige Überdeckung des Kopfperrons wird in diesem Zusammenhang nicht allzu ungünstig empfunden.

Wir haben nur noch das Untergeschoß zu besuchen, um unsere Wanderung durch das große Gebäude abschließen zu können.

Die Lokalbahnschleife ist in einem Tunnel geführt, der sich unterhalb des Kopfperrons des Hauptgeschosses und zugleich an der Stelle der stärksten Krümmung zu einer Stationsanlage erweitert. Durch Auseinanderziehen der Geleisepaare ist ein breiter Zwischenperron mit Treppenzugängen von oben gewonnen. Der Hauptzugang von außen wird durch zwei symmetrische Rampen gebildet, die längs der Wartesaalfront von der Straße herabführen. Die eisernen Träger der Decke ruhen auf Eisenstützen und tragen eingespannte Ziegelgewölbe, die mit Beton ausgeglichen und mit gewalztem Asphalt überdeckt sind. Die übrigen Teile des Tunnels tragen eine dünnere Deckenkonstruktion aus Eisen, welche derart gewählt ist, daß die Geleisanlage, die sich darüber befindet, veränderlich bleibt. Wir unterlassen es hier, die mechanische Einrichtung des großen Bahnhofes zu besprechen, die ein ausgedehntes Gebiet für sich bildet und auch von den amerikanischen Ingenieuren in einer separaten Publikation behandelt wurde. Einige Zahlen können aber hier eine Andeutung des Umfanges vermitteln.

Die Kraftzentrale verfügt über 2000 *HP* mit einem Raum zur Vermehrung um 50%. Es werden 250 Bogenlampen und 7047 Incandescentlampen benützt. Der Gasverbrauch ist 168.000 Kubikfuß täglich. 25 elektrische Elevatoren stehen im Betrieb.

Auch die Wasserleitungsanlagen sind ausgedehnt genug, sind doch nicht weniger wie 50 Toiletten, 207 Klosette und 177 Pissoire vorhanden. Solche Zahlen geben einen recht vorteilhaften Begriff vom Reinlichkeitsbedürfnis der Amerikaner.

Der Verkehr erreichte im Jahre 1903: 26,505.137 Passagiere und 2,000.000 Gepäckstücke. Es besteht ein Fassungsraum für 613 Wagen. In den Personenwagen längs der Perrons können 28.104 Personen Platz finden. Im Sommer 1904 betrug der Wochentagsverkehr durchschnittlich 864 Züge.

Die Zahl der am Bahnhof dienstleistenden Personen beträgt inklusive der Beamten der Gesellschaften 2500. Die Gesamtkosten der Gebäude stehen zu diesen großen Bedürfnissen in einem sehr günstigen Verhältnis.

So hat das Hauptgebäude samt der mechanischen Einrichtung Dollar 1,565.000 und das Hallendach Dollar 382.180 erfordert.

Die Betriebskosten der neuen Anlage sind nicht größere wie bei den alten, die Gesellschaften sind in der Lage, mindestens zwei Drittel der Bau- und Grundkosten durch den Verkauf der freigewordenen Grundflächen zu decken.

Es mag auch nicht unerwähnt bleiben, daß die Bauleitung bei Vollendung des großen Werkes mit Befriedigung konstatieren konnte, daß keinerlei Reibung zwischen den beteiligten Faktoren stattfand und daß sich der gesamte Verkehr mit Behörden, Unternehmern und Beamten in der höflichsten Form abgespielt hat.

Jedenfalls bietet die Art wie in Amerika so große Leistungen in kurzer Zeit und mit Berücksichtigung aller Erfahrungen und Hilfsmittel der Technik durchgeführt werden, ein sehr erfreuliches Schauspiel, das nur bei großem und berechtigtem Vertrauen in die erprobte Leistungsfähigkeit und Selbständigkeit der maßgebenden technischen Faktoren möglich ist.

Monats-Chronik — Jänner 1906.

I. Eisenbahnen.

Eisenbahngesetzgebung: Die mit der Erbauung von privaten Waldbahnen verbundenen Zuständigkeitsfragen sind durch eine Entscheidung des Ackerbauministeriums geregelt worden. Darnach ist, vorausgesetzt, daß es sich nicht um Bahnen mit öffentlichen Verkehre handelt, die Baubewilligung nur dann vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium zu erteilen, wenn sie in öffentliche Eisenbahnen einmünden und ein direkter Wagenübergang stattfinden kann; in allen anderen Fällen erteilen die Baubewilligung die politischen Behörden, und zwar: jene erster Instanz, wenn die Bahn sich innerhalb eines Bezirkes hält; die zweite Instanz, wenn mehrere Bezirke berührt werden sollen. Im Einklange mit mehreren Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes wird auch die Anwendbarkeit des Eisenbahn- und Enteignungsgesetzes zur Herstellung von Waldbahnen ausgesprochen, falls die betreffende Bahn von der politischen Landesstelle als „gemeinnützig" anerkannt wird. Die Enteignung ist nach dem genannten Gesetze durchzuführen.

Neue Konzessionen: Die in der vorhergehenden Monats-Chronik (siehe Rubrik: „Wichtige Projekte") schon avisierte Erteilung der Konzession für die Fortsetzung der Steyrtalbahn nach Klaus geschah noch im Monate Dezember vorigen Jahres. Mit der erst später veröffentlichten Urkunde vom 20. Dezember 1905 wurde nämlich der Steyrtalbahn-Gesellschaft in Steyr die Konzession zum Bane und Betriebe einer schmalspurigen Lokalbahn von Agonitz bis zur Station Klaus der k. k. Staatsbahnen erteilt.

Mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 20. Jänner 1906 wurde dem Advokaten Dr. Jakob Köllensperger in Lana und Konsorten die Konzession zum Bane und Betriebe einer elektrischen, schmalspurigen Kleinbahn von Lana nach Meran erteilt.

Wichtige Projekte: Das Seebad Grado soll mit dem österreichischen Eisenbahnnetz demnächst in Verbindung gebracht werden durch eine von Cervignano nach Belvedere (bei Grado) projektierte Linie. Der Görzer Landtag hat hiezu die Widmung eines Zuschusses von K 50.000 beschlossen. Die Stadt und das Kurkomitee Grado sollen zusammen K 150.000 aufbringen. Die Verbindung zwischen Belvedere und Grado soll durch eine Dampferlinie vermittelt werden, wozu in der Lagune durch Ausbaggerung ein Kanal hergestellt werden soll.

Im Monat Jänner fand die Trassenrevision für das Eisenbahnprojekt statt, das die Eisenbahn

Digitized by Google

Wien—Aspang mit der steierischen Bahn Hartberg—Friedberg verbinden soll. Durch diese Linie soll eine zweite Verbindung mit Graz hergestellt werden. Das von der Eisenbahnansektion in Hartberg vorgelegte Projekt bringt eine Gebirgsbahn mit großartigen Bauten in Vorschlag. Die Ausführung bedingt gewaltige Abgrabungen und mächtige Aufschüttungen, die Erbauung sehr hoher Viadukte, die Ausfüllung tiefer Gräben und die Durchbohrung des Gebirgsstockes an mehreren Stellen. Auf der ganzen 23 *km* langen Strecke befinden sich zwei Tunnels von je 3 *km* Länge und mehrere kleinere Tunnels. Die Trasse zweigt vom Aspanger Bahnhofe in Unter-Aspang ab, umfährt den Markt Ober-Aspang und verläßt sodann die Reichsstraße, um sich ganz in das Gebirge zu wenden. Mit zwei großen Schleifen überwindet sie die Höhendifferenz und gelangt zuerst zur Station Ausschlag, dann durch den mehr als 3 *km* langen Tunnel zur Station Mönichkirchen. Die Stationen sind jedoch von den gleichnamigen Orten durch Bergrücken getrennt. 7 *km* vor Friedberg wird die steierische Landesgrenze erreicht. (Die Aspangbahn hat seinerzeit ein weit einfacheres Projekt vorgelegt.

Vor kurzem hat im Eisenbahnministerium eine Konferenz in Angelegenheit des Lokalbahnprojektes Linz—Eferding—Peuerbach zu dem Zwecke stattgefunden, um die Realisierbarkeit des Projektes, beziehungsweise die Stellungnahme der verschiedenen Interessentenkreise zu demselben klarzustellen. Der Konferenz waren Vertreter des Linzer und des Welser Interessenten-Komitees beigezogen. Die Welser Interessenten erblicken in der Lokalbahn Linz—Eferding—Peuerbach eine Schädigung und befürchten von ihr eine Verkehrsablenkung zum Nachteile des Welser Verkehrsgebietes, weshalb sie nur im Falle einer entsprechenden Schadloshaltung von der Erhebung eines Widerspruches gegen das Projekt absehen wollen. In der Konferenz wurde von den Vertretern des Linzer Interessenten-Komitees diesbezüglich gewisse Vorschläge gemacht, welche die Vertreter des Welser Interessenten-Komitees ad referendum nahmen.

Nachdem kürzlich die Konzession für die schmalspurige elektrisch zu betreibende Lokalbahn Trient—Malè an die Stadtgemeinde Trient verlautbart worden ist (siehe Monats-Chronik Dezember 1905), steht der Inangriffnahme der Bauarbeiten kein Hindernis mehr entgegen; da die technischen Vorbereitungen schon seit einiger Zeit eingeleitet sind, dürfte die Ausschreibung, beziehungsweise Vergebung und Inangriffnahme des Baues wohl bis zum Beginne des Frühjahres erfolgen. Voraussetzung für die Konzessionierung der Bahn war die Schaffung der Gewißheit dafür, daß das im Sarcatale zu errichtende Elektrizitätswerk, welches die elektrische Kraft für den Bahnbetrieb erzeugen soll, rechtzeitig, d. h. bis zu dem Zeitpunkte, in welchem der Bahnbau vollendet sein wird, werde in Betrieb gesetzt werden können. Diese Voraussetzung ist nun gegeben, da schon in nächster Zeit die Vergebung des hydrotechnischen Teiles der Bauarbeiten zum Zwecke der Herstellung des Elektrizitätswerkes zu gewärtigen ist. Die normalspurige, bis auf weiteres mit Dampfbetrieb auszustattende Rotta-Linie, welche die Südbahnstation San Michele mit dem Orte Mezzolombardo verbindet, gelangt zur selbständigen Bananführung und wird wohl lange vor der Lokalbahn Trient—Malè vollendet sein.

Elsenbahnbau: Mit dem Durchschlage des Bosruck-Tunnels ist die Herstellung der Pyhrn-Bahn in ein Stadium getreten, welches die rechtzeitige und programmgemäße Vollendung dieser Alpenbahnlinie fast außer jeden Zweifel stellt. In bezug auf die Tunnelarbeiten, die bekanntlich speziell beim Bosruck-Tunnel nicht geringe und nicht wenige technische Schwierigkeiten bereiteten, ist das schlimmste überwunden. Falls insbesondere die weiteren Arbeiten an der Wasserreinbruchstelle keine Störung erleiden, eine Eventualität, die nicht vorauszusehen ist, wenn der Vollausbruch seinen normalen Fortgang und die Fundierung der Mauerung an der erwähnten Einbruchstelle keine Verzögerungen erfährt, für welche Verzögerungen keine Anhaltspunkte vorliegen, dann ist die Vollendung der Pyhrn-Bahn bis zum Sommer außer Zweifel. In betreff der Ventilationsfrage im Bosruck-Tunnel ist es im Hinblicke auf die in diesem Tunnel seinerzeit aufgetretenen Grubengase von Interesse, daß nach der kürzlich von der Banleitung vorgenommenen elfständigen Unterbrechung der künstlichen Ventilation im Tunnel das Vorhandensein von Gasen nicht wahrgenommen wurde, womit konstatiert erscheint, daß der Tunnel nunmehr gasfrei ist und daher von einer künstlichen Ventilation des Tunnels nach Vollausbruch und Ausmauerung der Tunnelröhre, im Hinblicke auf das Durchströmen der Luft von beiden Tunneleingängen, dürfte Abstand genommen werden können.

Ein Teil des durch das Eisenbahnbau- und Investitionsgesetz vom Jahre 1901 festgestellten umfangreichen Investitionsprogrammes befindet sich noch im Stadium der Verwirklichung. So stehen an zweiten Geleisen neben der Vollendung der schon im Vorjahre begonnenen Legung des zweiten Geleises in der Strecke Horažďowitz—Tachau die Inangriffnahme und Durchführung der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Smichow—Beraun zur Ausführung. Sehr groß ist das auf die Hochbauten, beziehungsweise Stationsumbauten und Bahnhoferweiterungen bezügliche Programm des Jahres 1906. Der bereits seit längerer Zeit im Zuge befindliche Neubau, beziehungsweise Umbau der Bahnhöfe Prag, Pilsen, Budweis, Gmünd, Eger, Salzburg soll in diesem Jahre der Vollendung erheblich entgegengeführt werden. Die Entscheidung über das Projekt für den Umbau der Bahnhofanlagen in Amstetten dürfte binnen kurzem erfolgen und mit der Inangriffnahme des Baues noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden. Was den Umbau des Linzer Bahnhofes anbelangt, so ist die Ausarbeitung des Detailprojektes im Schoße des Eisenbahnministeriums im Zuge. Der schon im Jahre 1905 begonnene Umbau des Czernowitzer Bahnhofes wird, gleich den Erweiterungsbauten im Lemberger Bahnhofe, im laufenden Jahre fortgesetzt werden. In Stryi ist die Herstellung einer Zugförderungsanlage geplant, auch in Rzeszów werden die im Programme vorgesehenen Erweiterungsbauten durchgeführt werden. Desgleichen steht die Fortsetzung der Erweiterungsbauten im Bahnhofe St. Pölten auf dem Programme. Hiemit ist nur der größeren Herstellungen Erwähnung getan. Außerdem sind auf dem Gebiete der Sicherungsanlagen zahlreiche Herstellungen vorgesehen, durch welche die schon bisher zum Zwecke der Hebung der Sicherheit geschaffenen baulichen Anlagen einen weiteren erheblichen Zuwachs erfahren werden.

Betrieb: Die Zugeständnisse, die die Buschtěhrader Eisenbahn am Schlusse des Vorjahres dem Eisenbahnministerium bekanntgab, befriedigten das Personale dieser Bahn nicht. Die Resistenzbewegung gewann wieder an Ausdehnung und erlosch erst gegen Ende Jänner, weil die Organisationen der Bediensteten nicht einig vorgingen. Auch in anderen Teilen der Monarchie machten sich noch Nachzügler der Bewegung geltend, die den Eisenbahnbetrieb in den verflossenen Wintermonaten so störend beeinflußte. So in Triest und Nabresina, wo die Südbahnarbeiter wegen eines lokalen Vorfalles mit der passiven Resistenz einsetzten. Nach einer Woche wurde die regelmäßige Arbeit wieder bedingungslos aufgenommen. Doch genügten die wenigen Tage, um die Südbahn zu zwingen, die Güteraufnahme nach Triest Südbahnhof zu sistieren. Schließlich wollte eine Organisation des Staatseisenbahnpersonales in Krakau die passive Resistenz proklamieren; da jedoch ein Teil des Personales gegen die aussichtslose Aktion war, unterblieb sie.

Am 22. Jänner hat im Eisenbahnministerium eine Konferenz von Vertretern der Staatseisenbahnverwaltung und

Digitized by Google

jener großen Privatbahnen, die an dem Exportverkehre mit Deutschland beteiligt sind, zu dem Zwecke stattgefunden, um diejenigen Maßnahmen festzustellen, die erforderlich sind, den vor Beginn der Geltung des neuen Handelsvertrages mit Deutschland zu gewärtigenden, sehr lebhaften Verkehr zwischen Österreich und dem Deutschen Reiche prompt abwickeln zu können. Es wurde konstatiert, daß die verfügbaren Fahrbetriebsmittel, abgesehen von der bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft bestehenden Knappheit an gedeckten Güterwagen, voll ausreichen, um auch bei einem stärkeren Anwachsen des Verkehres die prompte Abwicklung desselben zu ermöglichen. Nur bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn liegen die Verhältnisse infolge der kolossalen Dimensionen, welche der Verkehr auf den Linien dieser Gesellschaft angenommen hat, wesentlich anders. Aber auch hier wurde über die angesichts der eigenartigen, durch den gewaltigen Verkehrsumfang geschaffenen Verhältnisse zu ergreifenden Maßnahmen Beschluß gefaßt.

Unter den für den Sommerfahrplan 1906 auf den österreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommenen Verbesserungen der Zugsverbindungen erscheint von besonderem allgemeinen Interesse die Schaffung einer neuen ganzjährigen Nachtschnellzugsverbindung zwischen Wien und Berlin über Budweis, Pilsen, Eger, Leipzig mit den beiläufigen Verkehrszeiten: Wien-Kaiser Franz Josefs-Bahnhof ab $^1/_2$9 Uhr abends, Leipzig an $^1/_2$7 Uhr früh, Berlin-Anhalter-Bahnhof an 9 Uhr vormittags; ferner Berlin-Anhalter-Bahnhof ab $^1/_2$8 Uhr abends, Leipzig ab $^1/_2$11 Uhr abends, Wien-Kaiser Franz Josefsbahnhof an 8 Uhr früh. Diese neue Schnellzugsverbindung wird durchgehends alle drei Wagenklassen, sowie einen Schlafwagen erster und zweiter Klasse führen und die kürzeste Verbindung zwischen Wien und Leipzig mit 10 Stunden und zwischen Wien und Berlin mit 12$^1/_2$ Stunden Fahrtdauer herstellen, wobei sowohl für den Reiseverkehr wie für den Postverkehr die Verkehrszeiten für Wien und Berlin sehr günstige sind. Während der Hauptreisezeit in den Monaten Juni, Juli und August werden im Anschlusse an die vorgenannten Schnellzüge Berlin-Wien auch neue Schnellzüge von Budweis nach Salzburg und Badgastein, wie auch in der Gegenrichtung eingeführt werden, womit zugleich auch eine neue prompte Schnellzugsverbindung von Berlin nach Salzburg und in den Weltkurort Badgastein geschaffen wird.

Die bevorstehende Betriebseröffnung der neuen Staatsbahnlinie Aßling—Görz—Triest macht eine Neuregelung des Güterdienstes und der Verkehrsabwicklung im engeren Bereiche von Triest nötig. Über die diesfalls zu treffenden Maßnahmen fanden Besprechungen zwischen den Vertretern des Eisenbahnministeriums und der Südbahn statt, bei welchen über alle hiebei in Betracht kommenden Fragen von wesentlicher Bedeutung eine Verständigung erzielt worden ist. Aus dem Inhalte der getroffenen Vereinbarungen ist hervorzuheben, daß in bezug auf die Wahl des Triester Versandt- und Empfangsbahnhofes dem verfrachtenden Publikum volle Freizügigkeit eingeräumt und demnach gestattet werden soll, Güter, welche über die Staatsbahnlinien zu rollen bestimmt sind, auf oder nach dem Südbahnhof Triest und umgekehrt, Güter, welche über die Südbahnlinie zu befördern sind, auf oder nach dem Staatsbahnhof Triest aufzugeben. Zur Vermeidung einer Behinderung des Verkehrs innerhalb der Stadt Triest wird der Güterverkehr auf der dieselbe durchziehenden Rivabahn, welche die Verbindung zwischen dem Staatsbahnhofe herstellt, nach Tunlichkeit eingeschränkt und im Zusammenhang damit in der Station Opcina nächst Triest, woselbst die Staatsbahnlinie von Görz mit der Südbahnlinie von Nabresina zusammentrifft, ein Übergabsdienst zu dem Zweck eingerichtet werden, um beladene Wagen aus dem Südbahnverkehr nach und von dem neuen Staatsbahnhofe Triest auf die Staatsbahnstrecke Opcina-Triest und andererseits Wagen aus dem Staatsbahnverkehr nach und von Triest (Südbahnhof) auf die Route über Nabresina zu leiten. Was die neuen Güterdienstanlagen der österreichischen Staatsbahnen in Triest betrifft, so wird außer den im Zollgebiete gelegenen umfangreichen Gütermagazinen im neuen Bahnhof der Staatsbahnen, an der Grenze des Freigebietes ein durch die Zollinie durchschnittenes Zollmagazin gebaut und dortselbst eine besondere Güterabfertigungsstelle der Staatsbahnen errichtet. Innerhalb dieses Magazines wird eine gemeinsame Abfertigung von Zollgütern und Inlandsgütern möglich sein, ein Vorteil, der für die Abwicklung des Sammelladungsverkehrs von maßgebender Bedeutung ist.

Tarifarisches: Trotz der ablehnenden Haltung des Abgeordnetenhauses ist die Regierung in der Frage der Einführung erhöhter Manipulationsgebühren auf dem eingeschlagenen Wege kräftig fortgeschritten. Begreiflicherweise, weil die Regierung in der Zwangslage war, die durch Lohnerhöhungen entstandenen Ausfälle zu decken.

Am 18. Jänner wurden im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt eine Reihe von Kundmachungen veröffentlicht, durch die mit Wirksamkeit ab 1. März d. J. für den gesamten Bereich des Lokal- und des künstlichen Verbandverkehres der k. k. österreichischen Staatsbahnen eine besondere Nebengebühr: die Stationsgebühr eingeführt wurde. Diese Gebühr wird als Vergütung für die der Bahn bei der Abfertigung der Sendungen in den Versandt- und Bestimmungsstationen erwachsenden, durch die bestehende Manipulationsgebühr und die sonstigen tarifmäßigen Nebengebühren nicht gedeckten bahnseitigen Leistungen berechnet. Bei der Fixierung des Ausmasses dieser neuen Nebengebühr war die Staatseisenbahnverwaltung bemüht, den Wünschen des Abgeordnetenhauses und den Beschlüssen des Staatseisenbahnrates, soweit dies mit Rücksicht auf das unabweisbare Bedeckungserfordernis möglich erschien, zu entsprechen. Aus diesen Gründen wurde der Exportverkehr, soweit besondere tarifarische Begünstigungen bestehen, und auch der über die Linien der Staatsbahnen sich bewegende Durchzugsverkehr von dem Zuschlage zur Manipulationsgebühr ganz ausgeschlossen. Im übrigen erfuhr das Ausmaß des Zuschlages für eine Reihe von Artikeln, darunter für Kohle, eine so weitgehende Ermäßigung gegenüber den ursprünglich in Aussicht genommenen Ansätzen, daß die Gefahr einer Schädigung der heimischen Produktion wohl völlig ausgeschlossen ist.

Aus Anlaß eines von den Landeskulturräten in Böhmen und Mähren gestellten Ansuchens, für eine Anzahl von Gerichtsbezirken, in welchen infolge von Elementarereignissen auch heuer ein Notstand anzubrechen drohe, die bis zum 30. Juni 1905 in Geltung gestandenen Notstandstarife für Futter- und Streumittel zur Einführung zu bringen, fand am 23. Jänner im Eisenbahnministerium eine Besprechung statt, an welcher außer den Vertretern der Behörden, der Bahnverwaltungen und der landwirtschaftlichen Fachkörperschaften, auch zahlreiche Delegierte der kaufmännischen Vereine teilnahmen. Bei der Besprechung wies ein Vertreter der Privatbahnen darauf hin, in welch geringem Umfange die für Kraftfuttermittel bahnseitig gewährten Frachtzugeständnisse bisher in Anspruch genommen worden seien, und erklärte, daß es mit Rücksicht auf das günstige Ernteergebnis des Vorjahres den vom Notstande heimgesuchten Gemeinden leicht möglich sein werde, in den benachbarten Gebieten, welche günstige Ernteergebnisse aufweisen, ihren Bedarf zu decken, weshalb er die Notwendigkeit der Gewährung besonderer Frachtermäßigungen nicht anerkennen könne. Dieser Erklärung schlossen sich im allgemeinen auch die Vertreter der übrigen Privatbahnverwaltungen an. Auch ein Vermittlungsvorschlag des Eisenbahnministeriums, die Notstandsbegünstigungen rücksichtlich der in Frage stehenden Gebiete auf Kraftfuttermittel einzuschränken und das Nahgebiet der Notstandsgemeinden von

Digitized by Google

ihnen auszuschließen, fand bei den Privatbahnverwaltungen zunächst kein Entgegenkommen. Gegenüber dem Standpunkte der landwirtschaftlichen Vertreter, die Notstandstarife nur direkt den notleidenden Landwirten und nicht auch den Zwischenhändlern zugute kommen zu lassen, wiesen Vertreter der Handelskammern darauf hin, daß die ablehnende Haltung der Landwirte in dieser Frage nicht begründet sei, weil, auch wenn dem Zwischenhandel die Notstandsbegünstigungen zugänglich gemacht werden, ihre Vorteile indirekt dennoch den Landwirten zu statten kämen. Sie müßten daher darauf bestehen, daß dem Handel sein legitimer Anteil an diesen Vorteilen gewährt werde. An die Eisenbahnverwaltungen stellten sie das Ersuchen, im Falle der Wiedergewährung der Notstandstarife hierauf gebührende Rücksicht zu nehmen. Schließlich wurde vom Vorsitzenden angesichts der ablehnenden Haltung der Privatbahnen die vorläufige Erfolglosigkeit der Beratung mit dem Ausdrucke des Bedauerns konstatiert und der Staatseisenbahnverwaltung vorbehalten, eventuell mit selbständigen Maßnahmen vorzugehen. Das Eisenbahnministerium wird nochmals versuchen, die beteiligten Privatbahnverwaltungen zur Weitergewährung der für Kraftfuttermittel bestandenen Frachtbegünstigungen zu bestimmen.

Auch im Berichtsmonate fanden wiederholte Konferenzen zwischen Vertretern der Südbahn und Staatseisenbahnverwaltung in Angelegenheit der Verkehrsteilung im Triester Verkehre statt. Es wurden anfangs eine Reihe von Detailfragen beroinigt, zum Schlusse des Monates aber die Verhandlungen vorläufig ergebnislos abgebrochen. Die entscheidende Streitfrage betrifft die Kündigung der Abmachungen über die Verkehrsteilung. Die Staatsverwaltung erklärt, nm so weniger geneigt zn sein, auf Jahre hinaus ein unkündbares Übereinkommen abzuschließen, als für sie dessen Bestimmungen ohnedies wenig günstig sein dürften. Die Südbahn wiederum ist der Ansicht, daß sie schon mit Rücksicht auf das Arrangement mit den Obligationären Sicherheit darüber erlangen müsse, daß die Abmachungen über die Verkehrsteilung nicht störend auf die künftige Entwicklung der Gesellschaft einwirken werden. Dies könnte nur dann geschehen, wenn diese Bestimmungen auf Jahre hinaus unkündbar festgesetzt werden. Von der Südbahn sind neue Gegenvorschläge erstattet worden, und im Zusammenhange damit dürfte sich eine baldige Gelegenheit zu einer weiteren Aussprache ergeben.

Die Spiritusrefaktie wurde von den österreichischen Bahnen zuletzt bis Ende März 1906 verlängert; es nähert sich daher der Zeitpunkt, in dem über das weitere Schicksal dieser Frachtbegünstigung entschieden werden soll. Nun bestehen innerhalb der Spiritusindustrie zwei Gruppen, von denen sich die eine für die unveränderte Erneuerung der Spiritusrefaktie ausspricht, während die andere dagegen ist. Das Eisenbahnministerium hat zunächst eingehende Erhebungen über die in Betracht kommenden Verhältnisse beschlossen, ehe die Frage der Erneuerung der Spiritusrefaktie zur Entscheidung kommt.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren österreichischen Privatbahnen im Monate Jänner 1906 im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie nebenstehende Tabelle zeigt.

Die bedeutenden Mehreinnahmen der großen Privatbahnen beweisen, daß die günstigen Verhältnisse, die im Vorjahre die Industrie so wirksam auszunützen verstand, auch weiterhin herrschen. Zum Teil dürften auch die ab 1. März d. J. in Kraft tretenden neuen Handelsverträge eine Rolle spielen (siehe hierüber Rubrik „Betrieb").

Abfertigungswesen: Mit 1. Jänner wurden neue, einheitliche Vorschriften für die Beförderung und Tarifierung von lebenden Fischen und Fischbrut auf den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen eingeführt, welche verschiedene Erleichterungen in Hinsicht auf die Transportgefäße und die Frachtberechnung enthalten. Danach hat die Beförderung in der Regel mit beschleunigten Güterzügen zu erfolgen. Zur Beförderung mit Personen- oder Schnellzügen bedarf es einer vorherigen Vereinbarung mit der Eisenbahn und Aufgabe als Eilgut. Bei Bezahlung der Fracht für mindesten 1500 *kg* kann die Beistellung eines eigenen Wagens beansprucht werden. Zu jedem Wagen wird ein Begleiter gegen Entrichtung der Fahrgebühr zugelassen.

Verstaatlichung: Nachdem die Verhandlungen, betreffend die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, soweit vorgeschritten sind, daß nunmehr an die Ausarbeitung des Verstaatlichungs-Übereinkommens geschritten werden kann, hat das Eisenbahnministerium in Verfolgung der im Vorjahre an die Staatseisenbahngesellschaft, österr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn gerichteten Erlässe Besprechungen über die eventuelle Verstaatlichung dieser Verwaltungen eingeleitet. Eine solche fand am 9. Jänner statt, bei der auch der formale Vorgang der künftigen Verhandlungen besprochen und festgesetzt wurde, daß vorerst an die Staatseisenbahngesellschaft, sowie an die Nordwestbahn hinsichtlich beider Netze und an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn Erlässe gerichtet werden, in denen die Vorlage des ziffernmäßigen Materials verlangt und die Gesellschaften aufgefordert werden, Vertreter für die Verhandlungen zu ernennen. Vermutlich wird die Regierung, ohne selbstverständlich auf die ihr vertrags- und konzessionsmäßig zustehenden Rechte bei der Staatsbahn irgendwie zu verzichten, den Versuch machen, ob es nicht möglich ist, über alle Differenzen hinweg zu einer rein kaufmännischen Festsetzung des Preises auf Grund des Ertrages der Staatsbahn zu gelangen. Die Ertragsrechnungen dürften nicht bloß die bereits abgeschlossenen Bilanzen, sondern auch jene des Jahres 1905 einbezogen werden. Wenn man sich dazu entschließt, würde die Fortsetzung der Verstaatlichungsverhandlungen neuerdings auf einige Wochen hinausgeschoben sein, weil vor Ende Februar das sichere Resultat des Jahres 1905 bei der Staatseisenbahngesellschaft und den anderen Bahnen schwer zu ermitteln ist. Während bei der Einlösung der Staatseisenbahngesellschaft die kaufmännische Methode zur Anwendung kommen soll, wird bei der Nordbahn konzessionsmäßig vorgegangen werden.

Am 12. Jänner fand in Wien eine Versammlung der Beamten der k. k. Staatsbahnen statt, in der hauptsächlich die Frage der Rückwirkung der Eisenbahnverstaatlichung auf die Verhältnisse der Staatseisenbahnbeamten besprochen wurde. Es wurde beschlossen, eine Deputation an das Eisenbahnministerium zu entsenden und einer Resolution zugestimmt, in der das Ministerium gebeten wird, den Verhandlungen über die Verstaatlichung auch Vertrauensmänner der Staatseisenbahnbeamten beizuziehen. Ferner wurde die Einführung des automatischen Avancements bis zum Gehalte von K 4400 gefordert.

	Jän. 1906	Jän. 1905
	Kronen	
Aussig—Teplitzer Eisenbahn; altes Netz .	1,065.804	+ 90.913
„ „ „ neues „ .	191.291	— 9.512
Böhmische Nordbahn	801.247	+ 27.485
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. *A*	811.364	+ 108.400
„ „ „ *B*	1,357.865	+ 18.000
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	8,474.171	+ 1,096.648
Österr. Nordwestbahn; garant. Netz . .	1,967.030	— 258.173
„ „ „ Ergänz.-Netz . .	1,307.466	+ 168.035
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . .	718.078	— 3.387
Südbahn-Gesellschaft	8,327.155	+ 595.162
Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft .	4,841.575	+ 607.939

Digitized by Google

Die Verstaatlichung der Kremstalbahn ist mit der am 4. d. M in Linz abgehaltenen Generalversammlung in ihr letztes Stadium getreten, da die Aktionäre die Auflösung der Gesellschaft beschlossen haben.

Parlamentarisches: Der Leiter des Eisenbahnministeriums beantwortete im Abgeordnetenhause eine Anfrage in Angelegenheit der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin, daß die Verhandlungen noch nicht zum formellen Abschlusse gelangt und demnach auch bisher keinerlei derartige Vereinbarungen in Kraft getreten sind.

Wohl haben die durchgeführten Verhandlungen mit der Gesellschaft zu einer vorläufigen Einigung in fast allen wesentlichen Punkten, so insbesondere rücksichtlich der Höhe des Einlösungspreises und der wesentlichsten Einlösungsmodalitäten geführt, doch sind die Arbeiten zur einverständlichen Aufstellung des definitiven Übereinkommens noch im Gang.

Wenn nun auch hiebei noch mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden und derzeit noch bestehende Differenzen über einige Detailfragen auszugleichen sind, kann doch mit gutem Grund erwartet werden, daß die endgiltige Vereinbarung und die Redaktion des definitiven Verstaatlichungsübereinkommens, das sodann nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre dem Abgeordnetenhause zur verfassungsmäßigen Behandlung vorzulegen sein wird, in nächster Zeit gelingen werde. Es ist hiebei in Aussicht genommen, daß im Falle der verfassungsmäßigen Genehmigung die Einlösung der Bahnen rückwirkend auf den 1. Jänner 1906 und die Betriebsführung bis zur Übergabe der Bahnen in den physischen Besitz der Staatsverwaltung durch die Gesellschaft für Rechnung des Staates erfolgen solle.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums beantwortete ferner eine Anfrage wegen Einführung einer Stationsgebühr auf den österreichischen Staatsbahnen. Der Leiter des Eisenbahnministeriums verwies auf die unzulänglichen Erträgnisse der Staatsbahnen und auf die aus bekannten Ursachen entstandenen beträchtlichen Mehrerfordernisse für die Aufbesserung der Bezüge des Personales, die die Staatseisenbahnverwaltung zwang, eine Erhöhung der Manipulationsgebühren ins Auge zu fassen.

Wenn die beabsichtigte Erhöhung der Manipulationsgebühr laut der zunächst nur für den Lokalverkehr der Staatsbahnen erfolgten Verlautbarung unter der Bezeichnung „Stationsgebühr" zur Einführung gebracht wurde, so waren dafür vorwiegend Momente formaler Natur maßgebend. Für das verfrachtende Publikum ist jedenfalls die Bezeichnung an sich ganz belanglos. Schließlich erklärte er sich namens der Staatseisenbahnverwaltung bereit, allfällige, bei der Durchführung der Tarifmaßnahme etwa hervortretende Härten, falls solche sich wider Erwarten in einzelnen Fällen ergeben sollten, sofort zu beseitigen.

Personalangelegenheiten. Die k. k. österreichischen Staatsbahnen haben mit 1. Jänner l. J. die Bezüge des Wächterpersonales neu geregelt. Der Anfangsgehalt der Streckenwächter wurde mit K 650, der übrigen (Weichen-, Block- und sonstige) mit K 700, der Weichensteller mit K 850 festgesetzt. Die bisher bestehenden Zulagen und Naturalgenüsse (Bahngrund) bleiben unverändert.

Für die Manipulantinnen wurde eine neue (höhere) Gehaltsstufe von K 120 monatlich geschaffen, welche sie erreichen, wenn sie mindestens 15 Jahre Gesamtdienstzeit und 5 Jahre in der Stufe von K 110 zugebracht haben. Nach weiteren 5 Jahren erhalten sie eine Dienstzeitzulage von K 10 monatlich.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat das Gehaltsschema ihrer Unterbeamten und Diener ganz neu aufgestellt. Dadurch wurde für die meisten Kategorien der Unterbeamten der Höchstgehalt auf K 2200, für die Lokomotivaufseher auf K 2600, für die Diener auf K 1300, einzelne Kategorien (Maschinen- etc., Wärter) auf K 1600 festgesetzt. Auch die Quartiergelder haben teilweise Erhöhungen erfahren. Die Vorrückungstermine wurden pragmatisch festgesetzt, so daß ein Anspruch auf Vorrückung bei tadelloser Dienstzeit besteht. Die meisten Kategorien der Unterbeamten erreichen darnach ihren Höchstgehalt zirka in 25 Jahren, einzelne auch bedeutend früher, z. B. die Weichenwärter in 11 Jahren. Diese Aufbesserungen in Verbindung mit den den Arbeitern gewährten, werden das Budget der Nordbahn mit ziemlich bedeutenden Beträgen belasten.

II. Schiffahrt.

Seeschiffahrt: Im Laufe des Berichtsmonates wurden zwischen der Regierung und dem Lloyd die Verhandlungen wegen Erneuerung des Subventionsvertrages fortgeführt. Die Vertreter der Regierung machten eine Reihe von Vorschlägen, die sich auf die Fahrten nach Indien und der Levante beziehen. In dieser Beziehung dürfte der Lloyd auf eine Erhöhung der Subvention auf zirka 1·1 Millionen Kronen rechnen können. Ferner dürfte eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit verlangt werden, wofür dem Lloyd ein Zuschlag bewilligt wird, der prozentuell mit der Fahrgeschwindigkeit zu steigen hätte. Der Zuschlag wird ebenfalls zirka 1 Million Kronen betragen. Für die Erneuerung des Schiffsparkes soll der Gesellschaft ein unverzinslicher Staatsvorschuß gewährt werden, der sich auf etwa 15 Millionen Kronen belaufen dürfte. Der Lloyd wird nun die Entscheidung darüber zu treffen haben, ob er einen definitiven Vertrag, der sich auf dieser Grundlage bewegt, einem Provisorium vorzieht. Der Vertrag würde einen Zeitraum von 20 Jahren umfassen, während ein Provisorium etwa 2 Jahre Giltigkeit hätte und den Lloyd dann wieder vor eine unsichere Zukunft stellt.

Der Österreichische Lloyd beabsichtigt, in Verbindung mit der Ungarischen Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria", mit der er einen gemeinsamen Dienst von Triest und Fiume nach Brasilien und La Plata betreibt, 12 Fahrten per Jahr nach dem Hafen von Paranagua im Staate Parana in Südbrasilien zu unternehmen. Im Staate von Parana hat sich bereits eine große Kolonie österreichischer Untertanen — man schätzt ihre Anzahl auf 60.000 — niedergelassen. Es sind dies meist Auswanderer aus dem Norden der Monarchie, die sich eines relativen Wohlstandes erfreuen und dem Bezug österreichischer Waren, wie man hofft, gewiß den Vorzug geben werden. Die Artikel, die hauptsächlich für die Ausfuhr nach Parana in Betracht kommen, sind Malz, Papier, Stahl, Glas und Porzellan, Baumwollwaren, Möbel, Emailgeschirr und andere Eisenwaren, denen noch Zement, Mehl, Reisstärke u. dgl. hinzugefügt werden konnten. Für die Einfuhr aus Parana nach Österreich könnte mit Holz, insbesondere Zedernholz und feinem Werkholz, gerechnet werden.

III. Telegraph und Telephon.

Telephonverkehr: Seitens industrieller Kreise wurde die Zulassung telephonischer Gespräche zwischen Wien und Rnttka im Turoczer Komitate, wo sich mehrere größere, mit Wien in Geschäftsverbindung stehende Etablissements befinden, in Anregung gebracht. Die österreichische Postverwaltung ist nun wegen Aktivierung dieser Verbindung bereits an die ungarische Regierung herangetreten. Die Frage der Abwicklung von Gesprächen zwischen Prag und Raab, an welcher namentlich eine Reihe von Unternehmungen der Borstenvieh- und Getreidebranche interessiert ist, befindet sich gegenwärtig in demselben Stadium, so daß die Eröffnung des Verkehres in beiden Relationen in nicht allzu ferner Zeit zu gewärtigen sein dürfte.

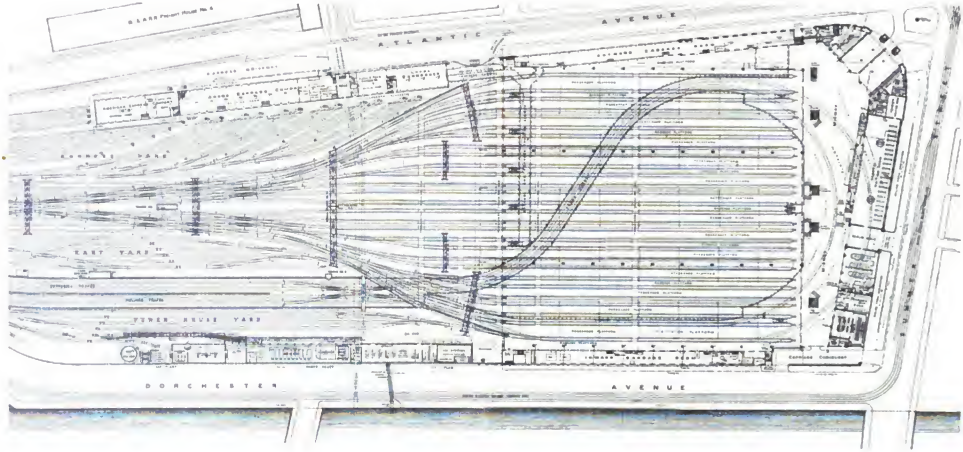
Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hüscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien. V. Bezirk, Straußengasse Nr. 18.

Digitized by Google

Übersichtsplan des südlichen Endbahnhofes in Boston U. S. A.



R. SPIES & Cº ART ANST WIEN.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Personenhaltestelle Zlenitz.

Am 1. Februar 1906 wurde die zwischen den Stationen Čerčan-Fišely und Hwěnčnic im Km. 61·41 der Lokalbahn Kolin-Čerčan gelegene Haltestelle Zlenitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind folgende:

Richtung von Kolin nach Čerčan—Fišely:

Gem. Zug Nr.	4251	Abfahrt	5·35 früh
„ „	4253	„	12·37 nachm.
„ „	4255	„	8·35 abends.

Richtung von Čerčan—Fišely nach Kolin:

Gem. Zug Nr.	4254	Abfahrt	8·04 früh
„ „	4256	„	3·45 nachm.
„ „	4258	„	9·32 abends.

Die Fahrkartenausgabe findet im Zuge statt, Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

K. k. Staatsbahndirektion Linz.

Die k. k. Staatsbahndirektion in Linz bringt die Ausführung eines Kasern- und Kanzleigebäudes für den Zugsförderungsdienst in der Station Attnang-Puchheim zur Ausschreibung.

Die approximativen Kosten derselben betragen 27.000 K.

Bedingnisse, Baubeschreibung und Pläne können bei der k. k. Staatsbahndirektion Linz in den Amtsstunden eingesehen und daselbst auch Offertformulare beboben werden.

Die Angebote sind versiegelt, spätestens am 22. Februar 1906, 12 Uhr mittags, bei der k. k. Staatsbahndirektion in Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschließenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darantun vermögen.

Die k. k. Staatsbahndirektion in Linz bringt die Bauarbeiten für die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und des Wohngebäudes in der Station Obertraun der Linie: Steinach—Ird.—Schärding zur Ausschreibung.

Die approximativen Kosten derselben betragen 12.000 K.

Bedingnisse, Baubeschreibung und Pläne können bei der k. k. Staatsbahndirektion Linz in den Amtsstunden eingesehen und daselbst auch Offertformulare beboben werden.

Die Angebote sind versiegelt, spätestens am 28. Februar 1906, 12 Uhr mittags, bei der k. k. Staatsbahndirektion in Linz zu überreichen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Änderung des Warenverzeichnisses der Ausnahmetarife 2 und 4.

Mit sofortiger Giltigkeit erhält die Nummer 1 des Ausnahmetarifes 2 (Rohstoffsatz) folgende Fassung:

„1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger; Gaskalk, Gipsasche, Kalkasche (Staubkalk) — siehe auch den Ausnahmetarif 4a —; Mülldünger (Haus- und Straßenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten); Muschelschalen, folgende: Austernschalen, ferner Muschelschalen aller Art, zerkleinert (Kalkmehl aus Muscheln, Muschelgries) und Abfälle von Muschelschalen — siehe auch den Ausnahmetarif 4 —; Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Schlammdünger aus Kläranlagen — siehe auch Kalkschlamm im Ausnahmetarif 4 —; Wollstaub."

Der Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) erhält folgende Fassung:

Kalkstein (auch Marmor, Kreide, Gips und Dolomit), gebrannt oder gemahlen,

Kalkerde (erdiger, kohlensaurer Kalk),

Kalkschlamm — siehe auch Schlammdünger aus Kläranlagen im Ausnahmetarif 2 und 1 —;

Muschelschalen, folgende: Austernschalen, ferner Muschelschalen aller Art, zerkleinert (Kalkmehl aus Muscheln, Muschelgries) und Abfälle von Muschelschalen — siehe auch den Ausnahmetarif 2 und 1,

sämtlich zu Düngezwecken."

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Norddeutsch-sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV zum Heft 1 und des Nachtrages VII zum Heft 2.

Mit 20. Februar l. J. tritt zum Tarif, Teil II, für den Norddeutsch-sächsischen Verband der Nachtrag IV zum Heft 1 und der Nachtrag VII zum Heft 2 in Kraft. Exemplare dieser Nachträge erliegen in den Stationen Reichenberg und Friedland i. B., ferner bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zu folgenden Preisen erhältlich:

Nachtrag IV 15 Pfg., beziehungsweise 18 h.
Nachtrag VII 10 Pfg., beziehungsweise 12 h.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Gültig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Basel

Wien—Köln—Brüssel—London

Wien—München—Paris.

Wien Penzing—Vsendlg.-Bam und Mailand Genua.

Linzerg Wien—Mürz—Cannes.

Wien—Prag.

Wien—Eger—Cassel—Köln—Aachen.

Staatsbahnrat der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Deutsches Fahrplan-Exemplar, Erteilung von Auskünften, Verkauf von Fahrplänen in Taschenbuch-, Leinwand- und auch in allen Teilen Deutschlands und Österreich-Ungarns.

Die Verkäufer von 3 (2) Stück die 4 (3) Pfg. und zwei Unterschriften im Bureaubetrieb beanstandet.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Holland (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	☉	◇	⊙		▲	⊙
Wien Whbf. ab	1000	*900	1010	Paris . . ab	—	845
Prag KFJB. .	705	—	—	Basel . . .	730	955
Linz . . .	133	1041	214	Holland . .	830	1110
Salzburg . .	428	146	655	Genf . . .	—	1250
Bad Gastein . an	722	450	955	Zürich . . .	†648	1025
München . .	750	§630	1040	Neran . . .	718	1096
Innsbruck . .	1026	910	1248	Innsbruck . .	930	1315
Neran . . .	726	117	836	Bad Gastein .	550	1010
Zürich . . .	629	210	832	München . .	835	1010
Genf . . .	105	820	610	Salzburg . an	900	1245
Holland . . .	310	1025	850	Linz . . .	1242	550
Basel . . .	912	417	1020	Prag KFJB. .	—	902
Paris . . .	545	1125	740	Wien Whbf. .	600	740

§ Wien Whbf. ab 830 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Hieflaufhofen.
† Nur in November und April. ? Über Winterthur—St. Margrethen.
1 Vom 15. März 1906 ab 1212 nachts. ; Wien Whbf. ab 720 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

⊙ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—) Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Berlin (Rheinbahn); Speisewagen zwischen Wörgl—Zürich und von Vassel nach Paris; Schlafwagen I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Bonn (Rheinbal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefsstraße 4. Budapest, Innerstadt, Burggraben 21. Lemberg, Walowa 11 etc. | VIII/1, Langegasse Nr. 1 | WIEN | I. Graben, Palais Equitable Zentrale. Stadt-Niederlage.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 481

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX./2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung 555

Elektrische Bahnen.

Dynamomaschinen • • • | • Elektromotoren •
Schaltapparate | Zähler
Installationsmaterial. • • | • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. | Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleissperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebedienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Boßing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend kommen von der vorhinein bestellten Darlehen der Reiseversicherer bei Ableben des Darlehenswerbers keine Zinsen in Abrechnung. 2. Die übliche tarifmäßige Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadenersatzquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung entschieden werden (3 Perzent der Darlehenssumme). 4. Bei der Rückzahlung des Darlehens werden die damaligen Kosten die Baranzinsen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 196

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**

Wien, XX. Dresdnerstraße 68.

Gewinde-Schneidsenge, Spiralbohrer, Reibahlen, Fräser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Präzisitätswerkzeuge, sowie Ausführung Kompletter Anlagen. 554

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 515

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

„Österreichisches Kursbuch"

früher „Der Kondukteur"

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.—, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VIII/1 Auerspergasse Nr. 17. 467

Leobersdorfer Maschinenfabrik

vorm. **GANZ & Co.**

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabrication von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleifereі-Anlagen ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel" für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom.

958

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Forzonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. | Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. | Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rauhensteingasse 11. Telephon Nr. 203. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.945. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.634.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Beorgestellte für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 9 Wien, den 26. Februar 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist

YDROCHROMIN

schon **streichfertig** und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—1.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **120.000** Stück

in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:

Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.

! Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

Präzisions-Uhren sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Echte Glashütte, Kadeliett, Schaffhausen u. s. w. Jede Uhr ist mit Fabrikszertifikat und 4jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben!

Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 4 bis 500
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in selten großer Auswahl, sowie reichhaltigstes Lager in Gold-, silber- und Juwelen-Gegenständen

Preiscourt. Für p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Anderfälle Zahlungs-Erleichterungen.

Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier
WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER · MODERNSTER CONSTRUCTION · INSPECTIONS- u. TRANSPORT-DRAISINEN · FÜR EISENBAHN-CONTROLLE u. INSPECTIONS-DIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN · KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.

TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF. CODES: A B C IV u. V TH. LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn
Wien
III 1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächteräutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmaterial, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18.
Fabriken: Neusiedl bei Zuckmantel, Floridsdorf und Gradenberg, Mistau, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Kais. königl. ausschl. priv.
Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik
F. AUSTIN.
Fabrik in Viehofen b. St. Pölten
Station Viehofen-Fabrik der St. Pölten—Tullner Bahn.
Niederlage in WIEN VI. Stumpergasse 60.
Telephon Nr. 2354.
561

Digitized by Google

Den Mitgliedern des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

bestens empfohlene Firmen:

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN
I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Stein- und Kühlwagen, Tieflorenwagen, Spezialwagen für Weinstransporte usw., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen. Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 571

K. k. priv. Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt
Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 478
Reservefond d. Anst.: K 8,345.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 220,781 823.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 519

JOSEF SCHATZ, Graveur- u. mechan. Anstalt. Kautschukstempigien-Erzeugung. WIEN, XVIII/3. Rötzergasse 44. 479
Spezialität für Stationsunterrichtung mit Kompostern, Normalrädorstempel, Nummerarren, Antriebgeln, Stahlpressen, Brennstempeln.
Lieferant der k. k. löbere. Staatsbahnen etc.

Lacke, Farben- und Ölfarbenmühlen BECK, KOLLER & Co. WIEN I. Schellinggasse 16. 447

Fußbodenfabrik Balersdorf & Blach
Fabrik: XI. Kaiser-Ebersdorf, Elmergasse Nr. 6, Telephon Simmering 66. 446
Bureau: I. Rokowitzing 9, Telephon 1564.

Fr. Křižík Elektrotechnische Fabrik, Prag-Karolinenthal, Königsstr. 131, Telephon 1285. Filiale: Wien, VII/2 Lindengasse 34, Telephon 1205. Dann Zentralstationen für elektr. Beleuchtung, elektr. Straßen- u. Vollbahnen (nach eigenem System) mit Oberleitung od. Stromzuführung im Niveau, Kraftübertragung für Fabriken etc. Erzeugt Gleichstrom- u. Wechselstrom-Generatoren u. Motoren m. höchst. Leistungsfaktor, Bogenlampen eig. Pat., Meß-, Kontroll- u. Blockapp. etc. Eig. Linienfab. 481

Glaser-Diamanten
in den verschiedenen Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.
Bohrfähige Diamanten
f. Bohrmaschinen, zum Justieren u. Egalisieren von Papier-Kalander, Vorreiber- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1249
S. Buschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 18, II/7.
Preisl. u. Verlang. gratis u. franko. 218

Felix Blažíček
Wien, V. Straußengasse 17.
FABRIK
für
Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände
616
Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen

Firma gegründet 1851.
PAGET, MOELLER & HARDY.
J. George Hardy
Arthur Baumann
Patentanwälte
Wien, I., Riemergasse 13.
Telephon Nr. 5200 — Telegramm-Adresse: Pagetmeier.
627

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 551

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).
Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz. Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nach stehender Methode für Wasser, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Baugut, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Puddelstahl, Eisenbahnwaggonachse, Waggonachsen, komplette Radersätze, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Eisenkonstruktionen, Gitterwerke, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedeware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhebung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 557

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 525
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Lichtpausen
aller Art, schön, rasch und billigst wie überall bei 143
G. A. OESTERREICHER
Wien, VIII. Lerchenfelderstraße 48
— Telephon 1841. — Lieferant mehrerer Eisenbahn-Direktionen.

K. k. priv. Chocolade- u. Canditen-Fabrik
JOH. KLUGE & Co.
PRAG-SMICHOW
Niederlagen: PRAG, Hybernergasse 27. WIEN, Strobigasse 1.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten
Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.
Versicherungen in Kraft Ende 1907 K 467.000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1907 K 135.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.700.000. Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.930.000. Kautionen bei der k. k. Staats-Zentral-Kassa K 6.900.000.
Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Daseinsbekundungs-Polizzen gestalten sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell, bei Kriegsverschollenheit Wahrscheinlicher wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 411

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 9. Wien, den 26. Februar 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Die Reorganisation der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Von A. R. von Loehr. Gleislose Bahnen. — Chronik: Ergebnisse der Fahrkartensteuer. Tod eines Lokomotivführers während der Fahrt. Bayerische Lokalbahnen. Wichtige geologische Funde und Ergebnisse beim Bahnbau Donauwörth—Trochtlingen. — Literatur: Lexiken der Elektrizität und Elektrotechnik. Die geschichtliche Entwicklung der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung. Hinter Pfing und Schraubstock. — Club-Nachrichten: Neue Begünstigung. Änderung einer Begünstigung.

Clubversammlung: Donnerstag, den 1. März 1906, präzise ½8 Uhr abends findet ein außerordentlicher Vergnügungs-Abend unter Mitwirkung hervorragender Kunstkräfte, speziell des Pianisten Bruno Eisner statt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Die Reorganisation der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Von k. k. Regierungsrat A. R. von Loehr.

Der in Nr. 5 am 29. Jänner l. J. dieser Zeitschrift enthaltene Artikel des Herrn k. k. Ministerialrates Schäffer hat für die so wichtige Frage der Organisation unserer Staatsbahnen einige sehr beachtenswerte richtige Gedanken und Anregungen gebracht, die im Gegensatze zu den meisten bisher veröffentlichten Vorschlägen auf dem sicheren Grunde der praktischen Erfahrungen ruhen, aber meines Erachtens fehlt doch einiges Wesentliche und insbesondere ist der Angelpunkt jeder Verwaltung nicht berührt. Es sei mir daher gestattet, bezüglich einiger Punkte mit einigen Worten an der Diskussion der Reorganisationsfrage teilzunehmen.

Vollkommen richtig ist zunächst, daß die Organisation in erster Linie nach den fachlichen Erfordernissen des Eisenbahnwesens einzurichten sei.

Ich gehe aber weiter und sage: Allen nicht rein fachlichen Wünschen etc. darf bei der prinzipiellen Festsetzung der Instanzen, ihres Geschäftskreises, Standortes, räumlichen Begrenzung und ihrer Besetzung mit dem notwendigen Personale keinerlei Einfluß gestattet werden.

Die politisch notwendigen Zugeständnisse sprachlicher, überhaupt nationaler und ähnlicher Art dürfen erst hinterher, in fachlich gleichgiltigen Details, nach sorgfältiger Abwägung ihres möglichen Einflusses, in beschränktem, rein lokalem Ausmaße zugestanden werden.

Die Folge jedes anderen Vorganges ist, wie es unsere bestehenden Verhältnisse schlagend beweisen, Kompliziertheit, Unzweckmäßigkeit, Kostspieligkeit, Ungleichmäßigkeit (in den einzelnen Bezirken) der Organisation als solcher und Versagen des Personales auf Posten, welche besondere fachliche Befähigung und nicht die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Nationalität erfordern. Durch Fehler in dieser Richtung kann sonst der Zerfall der ganzen Organisation vorbereitet werden. Wohin der Einfluß von ganzen Parteien und einzelnen politischen, nationalen u. s. w. Größen führt, haben wir, hat Italien etc. erlebt. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollte ich das durch Beispiele erhärten.

Daß das prinzipielle und vorgängige Berücksichtigen dieser nichtfachlichen Erwägungen die schädlichsten Folgen haben muß, ist ja klar; es gehört allerdings ein eiserner Wille und eine stählerne Konsequenz dazu, dem Unwesen den Garaus zu machen; daß es geht, beweist Preußen und es muß und wird auch bei uns gehen, wenn wir ein normales und ökonomisches Funktionieren der Verwaltung erreichen wollen.

Herr Ministerialrat Schäffer hat ferner vollkommen Recht, wenn er für die Direktionen einen tunlichst ausgedehnten, aber scharf abgegrenzten Wirkungskreis fordert. Nur muß ich berichtigend hinzufügen: das Prinzip darf nicht sein, alles zu dezentralisieren à tout prix, sondern vor allem stramme Zentralisation jener Agenden, welche ihrer Natur nach das verlangen und dann erst Dezentralisation der anderen.

Als wichtigstes Beispiel ersterer Art will ich anführen: den Kontroll- und Abrechnungsdienst; denn auf diesem Gebiete ist die heute bestehende Dezentralisation sicher verfehlt. Zu den Staatsbahndirektionen gehört lediglich die Kontrolle des Lokalverkehres ihres Bezirkes und die nur diesen Verkehr betreffenden Rückvergütungen.

Aber alles andere (der Nachbar-, der gesamte direkte In- und Auslandsverkehr, die darauf bezughabenden Rückvergütungen, Refaktien, die Aufstellung von Abrechnungen mit fremden Bahnen, die Kartellabrechnung etc.) gehört in eine einzige Dienststelle, wodurch Gleichmäßigkeit der Arbeit erzielt, große Umständlichkeiten für alle

Digitized by Google

an der Abrechnung beteiligten Bahnen, daher beträchtliche Kosten und Zeit erspart und wodurch auch die Erziehung eines tüchtigen Personales und dessen Überwachung vom einheitlichen Gesichtspunkte aus erreicht werden könnte.

Ebenso gehören alle den direkten Verkehr betreffenden Reklamationsangelegenheiten in ein einheitliches Reklamationsbureau u. s. w.

Diese neu zu zentralisierenden Angelegenheiten müßten rationeller Weise dem Eisenbahnministerium selbst in passender Angliederung zugewiesen werden.

Was speziell die Organisierung des Ausgaben-Rechnungswesens anbelangt, so wäre dem von Ministerialrat Schäffer einzig und allein berührten Detail, nämlich der Abschaffung der komplizierten Kreditaufstellung für jede einzelne exekutive Dienststelle gewiß näher zu treten; aber auch in diesem Punkte muß viel, viel weiter gegangen werden und es gehört zu den Außenstellen nur der lokale Verrechnungs- und Kassendienst, alles übrige ist Sache einer Zentralstelle.

Ich will und branche darüber nicht in Details einzugehen, da ich in der Lage bin, auf meine einschlägigen Arbeiten für den internationalen Eisenbahn-Kongreß hinzuweisen — insbesondere für die letzte Session in Washington 1905 — in denen ich die bis auf wenige Nebensachen vollkommen sachgemäße und erprobte Organisation der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingehend geschildert und mit den übrigen bestehenden Organisationen anderer Verwaltungen verglichen habe, sowie auf meinen Artikel: „Ausgabenkontrolle und Ausgabenverrechnung des Eisenbahndienstes“ in Nr. 1 ex 1896 der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“.

Ich kann auf Grund der Kongreßdebatten, eigener Beobachtungen und vieler privaten Mitteilungen konstatieren daß die Prinzipien dieser Organisation allseits als richtig anerkannt wurden und sich überall, wo ähnliche Gebarung eingeführt ist, völlig bewährten. (Ich erwähne hier nur die amerikanischen großen Bahnen.)

Die Einführung eines zentralisierten Rechnungswesens halte ich für eine der Grundbedingungen für das glatte Funktionieren der neuen Staatsbahnorganisation, denn nur eine solche Zentralstelle setzt die leitenden Personen in die Lage, wirksam und rechtzeitig — nicht post festum — die Finanzgebarung wirklich zu führen und nicht von den Ereignissen überholt zu werden. (Siehe die so plötzlich aufgetauchten Überschreitungen bei den letzten Bauten!)

Richtig ist auch, was Ministerialrat Schäffer über die Ersprießlichkeit der Inspektionen sagt. Aber all das ist nur untergeordnetes Detail. Von grundlegender Bedeutung für die Wirksamkeit in der Verwaltung ist vielmehr ein anderes. Ich stehe nicht an zu sagen, das erste und wichtigste, das einzige, was den Erfolg einer Organisation verbürgt, wobei es in gewissen Grenzen gleichgiltig ist, ob diese Organisation gerade eine ganz vollendete und ideale ist oder nicht, ist die Heranziehung und Heranbildung eines tüchtigen Personales, wobei ich die oft berührte Frage der Eisenbahnervorbildung des subalternen Personales nur streifen will; denn auf den Spieler kommt es an, nicht so sehr auf das Instrument. Gewiß muß das tüchtige Personal auf allen Stufen der Rangordnung, in allen Dienstzweigen vorhanden sein, aber insbesondere müssen die leitenden Posten mit den Allerbesten besetzt sein und auch diese Allerbesten dürfen theoretisch und praktisch nicht stillestehen, sondern müssen sich stets auf der fachlichen Höhe erhalten. Sie dürfen sich nicht im Bureau einspinnen, nicht gegen die Fortschritte anderer ablehnend verhalten, sie müssen sich als moderne Menschen mitten ins Leben begeben und weiter lernen, sehen und hören.*)

Man kann nun wohl beruhigt darüber sein, daß bisher in der Auswahl der leitenden Männer mit der größten Gewissenhaftigkeit vorgegangen worden ist, man hat gewiß die „Allerbesten“ an die richtigen Stellen gestellt.

Woher kommt es nun, daß unser gegenwärtiger, gewiß vorsichtige Ministerpräsident im Abgeordnetenhause solch herben Tadel über die Eisenbahnverwaltungen aussprechen konnte und dabei allgemeine Zustimmung fand?

Es soll gewiß niemandem, weder einzeln noch in Bausch und Bogen nahegetreten werden, aber hier spricht die Logik und legt nahe: daß es an dem zweiten gelegen war, nämlich an dem „Stillestehen“ der Organe, die durch gleichbleibende Verwendung an derselben Stelle, durch Abschließen nach außen, nach oben und unten mehr oder weniger einseitig geworden sind.

Hier sollte also die Reform ansetzen. Es würde sich darum handeln, die aus dem Kreise aller befähigten Beamten — im Ministerium und draußen — für leitende Stellungen auf passende, gerechte und weitblickende Art ausgelesenen Beamten systematisch stets, sowohl mit der Praxis des Dienstes auf der Strecke, als auch in den Direktionen und im Ministerium selbst in Fühlung zu erhalten.

Der folgende Vorschlag geht von einem sehr bewährten Vorbilde aus, nämlich der Art, wie bei der Armee die Führer, die Mitglieder des Generalstabes herangebildet und fortwährend in Fühlung mit der Praxis gehalten werden.

Jeder Generalstäbler muß bekanntlich, nachdem er, was von größter Bedeutung ist, eine besondere fachliche Vorbildung genossen hat, zunächst einige Jahre als Subalternoffizier bei der Truppe dienen, kommt nach Absolvierung der Kriegsschule zum Generalstabsdienst, dann wieder zur Truppe als Kompagniekommandant.

Nach Erreichung der Stabsoffizierscharge dient er entweder bei der Truppe weiter oder wird zum Generalstab (Zentrale) einberufen, muß aber, bevor er Oberst

*) Nebenbei bemerkt, bietet unser Club, der die Pflege der geistigen Interessen unseres Faches betreibt, hiefür sehr passende Gelegenheiten.

Digitized by Google

wird, wieder zum Truppendienst zurück, so daß also heute niemand Regimentskommandant etc. wird, der nicht den Truppen- und den Generalstabsdienst in allen in Betracht kommenden Stufen (Subaltern-, Kompagnie- und Stabsoffiziersdienst) durchgemacht hat.

Dieses treffliche Vorbild ist es, dessen sinngemäße Nachahmung und Übertragung auf den Staatseisenbahndienst sich als höchst ersprießlich erweisen müßte, und zwar in der Art, daß niemand im Ministerium und bei den Staatsbahn-Direktionen einen leitenden Posten erhalten kann, der nicht vor jedem entscheidenden Rangwechsel den exekutiven, den Direktions- und den Ministerialdienst durch eine entsprechend lange Zeit als selbstverantwortlicher Beamter durchgemacht hat.

Wie die Sache praktisch durchzuführen wäre, sei hier nicht ausgeführt, aber das Wesentliche ist der systematische Wechsel, dem nur dadurch wird der Kontakt zwischen der unmittelbaren Praxis und dem leitenden administrativen Dienste in sicherer Weise gewährleistet und Einseitigkeit verhindert.

Die Organe wären damit gezwungen, ihr theoretisches Wissen und praktisches Können stets auf der wünschenswerten Höhe zu erhalten.

Sie könnten auf der Strecke beurteilen lernen, welchen Wert die Maßregeln vom grünen Tische haben und sie könnten im Ministerium dann wieder das ausführen, was sie im praktischen Dienste als wirksam und durchführbar erkannt haben. Daß das allerdings auch, wie Ministerialrat Schäffer sich ausdrückt, einen „Bruch mit alten Gewohnheiten und Vorurteilen“ gründlichster Art bedeuten und auch die getrennte Statusanlage beseitigen würde, ist wohl wahr, aber der Dienst draußen und drinnen könnte dadurch nur gewinnen.

Das wäre unter andern auch ein Mittel, um dem vielbeklagten Bureaukratismus gründlich zu Leibe zu gehen.

Diese Bemerkungen seien in aller Bescheidenheit zur Erwägung vorgebracht.

Es läßt sich übrigens konstatieren, daß in letzter Zeit ohnedies manches in der vorgeschlagenen Richtung geschehen ist und geschieht, so daß man annehmen darf, die Absichten der maßgebenden Kreise, soweit sie erkennbar sind, zielen auf ähnliches hin.

Sollten aber die politischen und sprachlichen Einflüsse bei der neuen Organisation das große Wort führen, sollte wieder versäumt werden, stramme einheitliche Stellen für finanzielle Überwachung und dergleichen am richtigen Platze zu schaffen und sollten die Schranken zwischen den Männern der Praxis und der Zentralstellen nicht endlich fallen, dann dürfte nach einigen Jahren ein anderer Ministerpräsident unter ebenso allgemeiner Zustimmung wie letzthin sagen müssen: Leider hat sich trotz aller vom Staate gebrachten Opfer und der redlichen Bemühungen unsere bisherige Staatsbahnverwaltung finanziell und auch für das Publikum als nicht entsprechend erwiesen und es muß daher ....

Gleislose Bahnen.

Einem in Uhlands Monatsschrift „Für Jedermann“ veröffentlichten Aufsatze von Ingenieur W. Butz entnehmen wir folgende interessante Angaben:

Für jede Industrie ist es eine Lebensfrage, daß sie auf nicht zu teuere Weise das Rohmaterial an die Arbeitsstätte heranbringen und die Fabrikationserzeugnisse fortbringen kann; daher werden, wenn nicht das Etablissement unmittelbar an einer Eisenbahn oder Wasserstraße liegt, stets mehr oder weniger kostspielige Transportmittel nötig sein.

Das neueste diesen Zwecken dienende Verkehrsmittel sind die sogenannten „gleislosen Bahnen“, die geeignet sind, überall dort angewendet zu werden, wo einige Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit des betreffenden Transportmittels gestellt werden, wo aber doch aus Gründen der Rentabilität das aufzuwendende Kapital nicht zu hoch werden darf. Die gleislose Bahn nimmt eine Art Mittelstellung zwischen Automobil und elektrischer Straßenbahn ein und ist keinesfalls ein Phantasiegebilde, das noch der Verwirklichung und Erprobung harrt, sondern es sind u. a. von der „Gesellschaft für gleislose Bahnen, Max Schiemann & Co.“ in Wurzen i. Sa. bereits mehrere derartige Anlagen ausgeführt worden, die sich seit Jahren in jeder Hinsicht gut bewährt haben sollen. Das Charakteristische dieser „Bahnen“ besteht darin, daß ein Motorwagen den elektrischen Strom von einer Oberleitung erhält, ähnlich wie bei einer gewöhnlichen elektrischen Straßenbahn, daß er jedoch nicht auf Schienen läuft, sondern wie jeder andere Wagen ohne Gleis auf der Fahrbahn der Straße. Da man hier nicht die Schienen zur Rückleitung hat, muß die Oberleitung doppelpolig, also mit zwei Drähten ausgeführt sein und dementsprechend geschieht die Stromabnahme auch durch zwei Stangen, die durch je einen Schleifschuh an den Drähten geführt werden. Diese Stangen sind nach allen Seiten leicht drehbar, so daß der leukbare Wagen sich um 3·5 *m* von der Mitte der Leitung entfernen und dadurch anderen Fuhrwerken ausweichen kann. (Vgl. Fig. 1.)

Eine Bedingung allerdings, ohne die eine gleislose Bahn nicht betrieben werden kann, ist das Vorhandensein einer Straße mit glatter, harter Decke, da ohne diese je nach Beschaffenheit des Weges ein Fortkommen dieser Wagen unmöglich gemacht oder doch so erschwert wäre, daß durch zu starken Stromverbrauch der Betrieb unrentabel werden würde.

Mag nun auch die Anlage einer guten Kunststraße nicht billig sein, so werden doch die Unterhaltungskosten durch den Betrieb einer gleislosen Bahn wesentlich vermindert, wie es sich bei vorhandenen Strecken gezeigt hat. Die breiten Räder der Motor- und Anhängewagen wirken wie eine Straßenwalze; die Schotterung wird also direkt festgedrückt und hiedurch die Dauer der Schotterung und der Straße verlängert. Außerdem kann natürlich auch, wie Fig. 2 veranschaulicht, dem Motorwagen eine Walze zum Festwalzen der Schotterbahn angehängt werden.

Sind im Winter die Straßen mit Glatteis oder Schnee bedeckt, so werden die Räder der Motorwagen mit Eisetollen besetzt oder die für den Winterbetrieb vorgesehenen Reserveräder mit rauher Felge aufgesetzt. Ist frischer Schnee in nicht zu großer Menge gefallen, so wird er durch eine vor dem Motorwagen befestigte Walze festgedrückt und hiedurch eine neue Fahrbahn geschaffen, auf der die Fahrzeuge ohne wesentlich höheren Stromverbrauch verkehren können. Wenn in diesem Falle auch beim Transporte von schweren Lasten die zu befördernde Menge etwas geringer wird, so kann man diesen Übelstand bis zu einem gewissen Grade wieder dadurch aufheben, daß man die Anhängewagen auf Unterschiebe-

Digitized by Google

Fig. 1. Begegnung zwischen Schotterwagen und Güterzug.

knfen setzt. (Fig. 3.) Diese sind so konstruiert, daß die Räder, die nicht abgenommen zu werden brauchen, auf ihnen zu stehen kommen und daß sie auf freier Strecke ohne Anwendung von Winden oder sonstigen Hilfsmitteln angebracht werden können.

Fig. 2. Abwalzen der Schotterbahn.

Für die meisten industriellen Etablissements wird es von großer Wichtigkeit sein, Anschluß an die Eisenbahn zu gewinnen und auch hiefür ist die gleislose Bahn sehr geeignet; denn im Gegensatze zu Kleinbahnen begegnet ihre Einführung in einen Staatsbahnhof von seiten der Staatsbahnverwaltung keinen Schwierigkeiten.

Einen weiteren Vorteil gewährt die Unabhängigkeit der Wagen von einem Schienengleise dadurch, daß man durch Vorspann von Pferden überall dahin gelangen kann, wohin die Stromleitung nicht kommen darf oder wegen seltener Benützung der betreffenden Zweigstrecke unrentabel sein würde.

Fig. 3. Anhängewagen auf Radkufen.

Von großem Werte für manche Industriezweige, z. B. für Mühlenbetrieb, ist der Umstand, daß man gewöhnliche Frachtwagen mit der „Gleislosen" befördern kann; mittels einer kurzen Deichsel läßt sich jeder beliebige Wagen (vgl.

Digitized by Google

Fig. 4) an einen Motorwagen oder Schleppzug anhängen, wenn auch naturgemäß bei einem derartigen Transport keine sehr hohe Geschwindigkeit erreicht werden kann, da solche Wagen nicht gefedert zu sein pflegen.

Fig. 4 Die Industriebahn Wurzen.

Das Wagenmaterial der Bahnanlage selbst läßt sich auf das vorteilhafteste allen Bedürfnissen anpassen, was für die Rentabilität der ganzen Einrichtung von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Personenwagen, mit Motor versehen, lassen sich in jeder Größe herstellen, desgleichen Anhängewagen, wie bei jeder elektrischen Straßenbahn. Auch Güterwagen kann man einem Personenwagen mitgeben, um z. B. die sich zum Markte in die Stadt begebenden Landleute wie auch ihre Körbe gleichzeitig ohne Belästigung sonstiger Fahrgäste befördern zu können. Wo nicht auf Personenverkehr gerechnet wird, kann man Güterwagen mit Motor einstellen, wenn man es nicht vorzieht, Lokomotiven (vgl. Fig. 2 und 4) zu wählen, denen man mehrere Güterwagen ohne Motor und, wo es bei gemischtem Betriebe erforderlich sein sollte, auch Personenwagen anhängen kann.

Bei längeren Zügen ist eine besondere Vorrichtung, die Schiemannsche Kupplung erforderlich, um ein genaues Spurhalten sämtlicher Wagen zu bewirken. (Vgl. Fig. 5.)

Die zum Betriebe günstigste Stromart ist Gleichstrom von 500 *V* Spannung. Das den Strom liefernde Elektrizitätswerk wird durch den größeren Tagesstromverbrauch eine bessere Ausnützung der Maschinen erzielen was bei ländlichen und klein-

Fig. 5 Gleisloser Güterzug mit spurhaltender Kupplung.

Digitized by Google

städtischen Verhältnissen besonders vorteilhaft sein wird, da hier die Ausnützung tagsüber doch meistens zu wünschen übrig läßt.

Da die erforderliche Spannung auch für den Betrieb von Motoren für das Kleingewerbe die vorteilhafteste ist, so können Anschlüsse hiefür direkt von der zweipoligen Leitung der Bahn gemacht werden; auch läßt sich eine Lichtabgabe durch Teilung der Spannung mittels Akkumulatoren 2×220 bis $250\ V$ einrichten, mit welcher Spannung bei örtlich beschränkten Bahnanlagen sogar deren Betrieb durchgeführt werden kann.

Bei genügend einfacher und solider Ausführung der Anlage werden Betriebsstörungen und Reparaturen selten vorkommen und um die hiebei nötig werdenden Arbeiten auszuführen, wird fast immer ein geschickter Schlosser ausreichen; dementsprechend werden auch die zur Aufrechthaltung des Betriebes notwendigen Vorrichtungen, wie Reparaturwerkstätte, Revisionswagen für die Oberleitung u. a. w. verhältnismäßig geringe Kosten verursachen.

Den Beweis für die Zuverlässigkeit und Rentabilität haben verschiedene ausgeführte derartige Anlagen in mehrjährigem Betriebe erbracht, und zwar hat man diese Erfahrungen sowohl beim Personenverkehre als auch beim Gütertransporte gemacht. Derartige Anlagen sind: Die zwischen Langenfeld und Morheim bestehenden Linie (Fig. 1), welcher die Reichspostverwaltung die Beförderung der gesamten Brief- und Paketpost übergeben hat und die auch die Güterbeförderung für die königl. Eisenbahnverwaltung besorgt; auf dieser Strecke verkehren täglich acht Personenzüge hin und zurück. Als nächste Anlagen mit gutem Erfolge sind zu erwähnen die Bilatalbahn und die Grevenbrückerbahn, welch letztere gegen den Pferdebetrieb eine Ersparnis von 35 bis 40% erzielen soll, ferner die bei Grevenbrück beginnende Veischedetalbahn. Sehr zufriedenstellende Resultate ergibt die Wurzner Industriebahn (Fig. 4). Diese ist eine reine Güterbeförderungsanlage, welche die Güter der Wurzner Kunstmühle und Bisknitfabriken vorm. F. Krletsch, A.-G., auf $1{\cdot}5\ km$ Länge durch die Stadt Wurzen befördert. Für die Mühlentransporte dienen gewöhnliche Frachtwagen, die bis zu drei Stück in einem Zuge vereinigt, durch kurze Deichseln aneinander gekuppelt werden und eine Weiterbeförderung der Güter ohne Umladung und Zeitverlust durch Pferdebetrieb ermöglichen. Auch für Kohlen- und Steinladungen sind Schiemannsche Spezialwagen vorhanden, welche ebenfalls zu dreien einen Zug bilden.

* * *

In schroffem Gegensatze hiezu stehen die Mitteilungen des Eisenbahnsekretärs Bade in Nr. 2 der „Z. d. V. D. E. V." ex 1906 über die Betriebsresultate des Kraftwagenbetriebes zwischen Dettmannsdorf—Kolzow und Marlow in Mecklenburg. Im Betriebe stehen dort seit 1. August 1904 zwei Kraftwagen, System Daimler, welche auf der $6\ km$ langen Strecke täglich fünf fahrplanmäßige Fahrten ausführen und Personen, Gepäck, Post- und kleineres Stückgut befördern. Die Kraftwagen haben einen Fassungsraum von fünf Plätzen II. und acht Plätzen III. Klasse. Das Gepäck etc. wird auf dem Dache untergebracht. Anhängewagen werden nicht verwendet. Das Betriebsresultat des ersten Jahres ist nun ein Betriebskostenabgang von Mk. 12.349·45, da die Einnahmen (für Personen Mk. 5266·50, Gepäck und Stückgut Mk. 313·70, Post Mk. 2000, Sonstiges Mk. 683) im ganzen Mk. 7587·03 betragen haben.

Dieses Fehlergebnis wird aber auch bei vollkommener Platzausnützung ein dauerndes sein und jährlich zirka K 1200 ausmachen; dazu kommt, daß auch die Erfahrungen in bezug auf die Abnützung der Straße ganz entgegengesetzt den oben geschilderten sind.

Bade schreibt wörtlich: „Bereits 6—8 Wochen nach der Betriebseröffnung entstanden auf der Makadamstrecke auffallend viele kleine Löcher, und zwar von anderem Aussehen, als die durch den Fuhrwerksverkehr verursachten schadhaften Stellen. Nach einigen Monaten zeigte die Chaussee deutlich eine von den Kraftwagen gebildete Spurrinne. Es erscheint hieraus nicht zweifelhaft, daß die Unterhaltungskosten der Chaussee sich erheblich steigern werden."

Die Angaben und Bemerkungen Bades sind umso bemerkenswerter, als sie auf unanfechtbare Ziffern gestützt sind, welche den Schluß gestatten, daß der Betrieb von Kraftwagen auf Straßen günstige finanzielle Ergebnisse wohl nur unter besonderen Umständen ergeben kann. Dazu ist jedenfalls die bei den elektrischen Kraftwagen bezw. Maschinen mögliche bessere Ausnützung der Zugkraft, insbesondere aber ein verhältnismäßig starker Güterverkehr zu rechnen, wie er bei den von Ing. Butz beschriebenen gleislosen Bahnen vorhanden sein dürfte.

Es ist damit wieder der Beweis erbracht, daß die finanzielle Ergiebigkeit eines Verkehrsmittels nicht von seiner technischen Vollkommenheit, sondern von der Masse und der Art des zu bewältigenden Verkehres abhängt, daß daher überall streng individualisiert werden muß, daß ein und dieselbe Einrichtung an einer Stelle vorzügliche, an anderer schlechte Ergebnisse liefern kann.

CHRONIK.

Ergebnisse der Fahrkartensteuer. Den „Mitteilungen des k. k. Finanzministeriums" zufolge betrugen im Jahre 1904 die Einnahmen der Fahrkartensteuer K 16,865.990 gegen K 16,431.138 im vorangegangenen Jahre, d. i. um K 434.852 mehr; die Ausgaben bezifferten sich auf K 783 gegen K 205 im Vorjahre. Der Nettoerfolg stellt sich daher für 1904 auf K 16,865.207, d. i. um K 434.274 mehr als im Jahre 1903. Davon entfielen an Einnahmen auf Niederösterreich K 9,984.145, auf Böhmen K 2.349.445, auf Galizien K 2.929.615. Die Regierungsvorlage hat bekanntlich das Ergebnis auf 11·4 Millionen Kronen geschätzt, so daß sich ein Mehr von 5·46 Millionen Kronen herausstellt. Die Aufteilung der Einnahmen auf die Kronländer ist irreführend, da die betreffenden Ziffern nicht die innerhalb der Länder aufgelaufenen, sondern die abgeführten Beträge darstellen.

Tod eines Lokomotivführers während der Fahrt. Der Blitzzug der Chesapeaka- und Ohiobahn, der jeden Abend von Jersey City über die Pennsylvaniabahn nach dem Süden geht, schwebte kürzlich, ohne daß die zahlreichen Passagiere eine Ahnung davon hatten, in höchster Gefahr und tatsächlich ist es fast ein Wunder zu nennen, daß die Zahl der amerikanischen Eisenbahnkatastrophen nicht durch eine neue schreckliche vermehrt worden ist. Der Zug hatte Trenton um 7 Uhr verlassen, als der Lokomotivführer Daniel Mahoney den Geruch von sengendem Werg zu verspüren vermeinte und dem Heizer zurief, daß sich eine Achse heiß gelaufen haben müsse. „Denken Sie, daß wir noch West-Philadelphia erreichen können?" fragte der Heizer. „Ich glaube wohl", antwortete Mahoney und bog sich vor, um auf die rauchende Achse zu blicken. Dem Heizer, der sich wieder an seine Arbeit gemacht hat, fiel es auf, daß die Geschwindigkeit des Zuges zunahm und die Lokomotive zwischen den Geleisen bedenklich schwankte; weil er jedoch wußte, daß der Lokomotivführer auf seinem Posten war, vergaß er seine Bedenken bald und arbeitete weiter. Als er aber in kurzem Abstand zwei rote Signale vorüberfliegen sah, blickte er fragend nach seinem Genossen, der den Kopf etwas seitwärts gewendet, die Hand am Hebel hielt. „Um Gotteswillen, Dan, bremset!" schrie der Heizer mit aller Macht. „Wir haben jetzt schon drei rote

Digitized by Google

Lichter passiert." Dan blieb unbeweglich, und mit zwei Sprüngen befand sich der Heizer in der Kabuse neben dem Lokomotivführer. Trotz der Dunkelheit sah der Heizer, daß sein Kamerad tot war; der Kopf lehnte aus dem Fenster und die den Hebel umklammernde Hand hatte das Ventil unwillkürlich zu erhöhter Schnelligkeit geöffnet. Der Heizer zog die Luftbremse an und brachte die Maschine glücklich zum Stehen, noch ehe das Netz von Weichen- und Seitengeleisen erreicht war. Mahoney und sich wohl bei dem Ausschauen nach der Achse zu weit aus dem Fenster gebeugt haben und mit dem Kopf gegen einen Pfosten gestoßen sein, wobei sein Tod sofort erfolgte. Die Passagiere erfuhren aber erst aus den Zeitungen, in welch furchtbarer Gefahr sie geschwebt hatten.

Bayerische Lokalbahnen. Bayern besaß nach dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der bayerischen Staatsbahnen am Ende des Jahres 1904 102 Lokalbahnen mit 2004·96 *km* Länge; während des Jahres 1904 wurden acht neue Lokalbahnen mit 187·49 *km* gebaut. Außer diesen staatlichen Lokalbahnen bestehen in Bayern noch zwei Lokalbahnen, welche der Staat in Pacht besitzt; es sind dies die Lokalbahnen Augsburg-Hannstetten und Ludwigstadt-Lehesten, erstere 1901, letztere 1885 eröffnet. Einschließlich dieser beiden Lokalbahnen beträgt die Länge der Lokalbahnen 32% der gesamten Betriebslänge der bayerischen Staatsbahnen. Für den Bau aller der Eisenbahnverwaltung eigentümlich gehörenden Lokalbahnen ist bis Ende 1904 im ganzen der Betrag von 130·2 Millionen Mark aufgewendet worden, wovon der Staat aus eigenen Mitteln 119 Millionen Mark oder 91·4% aufgebracht hat; der Rest wurde von den Interessenten bestritten. Von den 102 staatlichen Lokalbahnen hatten 93 einen vollen und 9 einen nicht vollen Jahresbetrieb, ihre Eröffnung erfolgt erst im Laufe des Jahres. Die im vollen Jahresbetrieb gestandenen Lokalbahnen mit 103 Millionen M. Staatsaufwand brachten einen Überschuß von 2,205.248 M.; es hat sich demnach das vom Staat aufgewendete Anlagekapital für Lokalbahnen mit 2·11% verzinst; im Jahre 1903 betrug die Verzinsung des Staatsbahnaufwandes nur 1·54%.

Was nun die Verzinsung der einzelnen Lokalbahnlinien betrifft, so ist diese sehr verschieden. Mit über 3·48% ist der Höhe der Verzinsung des durchschnittlichen Anlagekapitals der bayerischen Staatsbahnen im Jahr 1904, verzinsten sich 18 Lokalbahnen (im Jahre 1903 11), nämlich die Lokalbahnen Rentwertshausen—Römbild mit 38·67% (die Linie wurde auf Kosten der sachsen-meiningenschen Regierung erbaut und später mit der Hauptbahnlinie nach Meiningen ohne besonderen Kostenersatz vom bayerischen Staat als Eigentum erworben), Hof—Naila—Bad Steben mit 8·64%, Breitengüßbach—Maroldsweisach mit 7·34%, Übersee—Marquartstein mit 7·13%, Nürnberg O.-B.—Nürnberg N.-B. mit 6·38%, Mellrichstadt—Fladnngen mit 6·14%, Trannstein—Trostberg mit 5·49%, Landsberg—Schongau mit 5·37%, Oberhausen bei Augsburg—Welden mit 5·25%, Siegelsdorf—Markt Erlbach mit 5·12%, Münchberg—Heimhreites mit 4·69%, Cham-Kötzting mit 4·18%, Neustadt W.-N.—Vohenstrauß—Waidhaus mit 4·07%, Günzburg—Krumbach mit 3·90%, Ranna—Auerbach mit 3·86%, Mühldorf—Burghausen mit 3·63%, Traunstein—Ruhpolding mit 3·62% und München O.-B.—Deisenhofen mit 3·55%. Die Gesamtlänge dieser bestrentierlichen Lokalbahnen beträgt 350 *km* oder 20% der Gesamtlänge der im vollen Jahresbetrieb gestandenen Lokalbahnen mit 1778 *km*.

Es werfen demnach nur 20% der Lokalbahnstrecken eine Rente von über 3½% ab, 80% verzinsten sich unter 3½%. Von letzteren Bahnen hatten 15 sogar eine Unterbilanz. Die beträchtlichste Unterbilanz wies wieder wie seit Jahren die Lokalbahn Roth—Greding auf; der Fehlbetrag dieser Bahn stieg sogar auf 42.476 Mk. gegen 32.265 im Jahre 1903.

Wichtige geologische Funde und Ergebnisse beim Bahnbau Donauwörth—Treuchtlingen.*) Bei Wasserfassungen (Wasserleitungen), Tunnel- und Bahnbauten, Terrainbewegungen, beim Aufsuchen von Nutzmaterialien (Steinkohlen etc.) u. s. f. kann der Geologe wesentliche Dienste leisten und sein Rat kann vor großen vergeblichen Ausgaben schützen. Auf der anderen Seite aber gewinnt auch die geologische Wissenschaft enorm durch derartige Unternehmungen, weil sie durch den dadurch bewirkten Aufschluß der Erdstellen von der inneren Tektonik sowie von den paläontologischen Verhältnissen des Gebietes sichere Kenntnis erhält. Das zeigte sich wieder sehr deutlich beim neuen Bahnbau Donauwörth—Treuchtlingen, der äußerst interessante Ergebnisse für die genannte Wissenschaft ergab. Einmal wurde die vulkanische Existenz des Rieses und seiner Umgebung durch zahlreiche Bohrungen und Aufschlüsse zweifellos nachgewiesen. Zwar haben sich schon einige Gelehrte eingehend damit befaßt, allein durch den neuen Bahnbau wurden die Annahmen dieser Forscher noch mehr erhärtet und die Existenz eines Riesvulkans außer allen Zweifel gesetzt. Namentlich bei Fünfstetten, Ottiug und Monheim wurden vulkanische Produkte in Menge zutage gefördert, dort wurden auch die Urgesteine in geringen Tiefen und die jüngeren jurassischen Schichten stark gestört angetroffen. Die Ansicht Brancos hat nach diesen Ergebnissen nun die höchste Wahrscheinlichkeit, nämlich, daß durch eine lakkolithische Pfropfenbildung eine namhafte Masse geschichteten Gesteines gehoben und über die angrenzenden Schichten hinweggepreßt worden sei. In welchem Maße durch einen solchen Hebungsprozeß die Erdrinde beeinflußt worden sein müßte, läßt sich ahnen, und es kommt noch dazu, daß während des Aktes der Auftressung und sowohl vor seinem Beginne wie nach seiner Beendigung örtliche Explosionen stattfinden, welche ihrerseits ebensosehr Gesteinszerschmetterung wie auch hinwiederum die Bildung von Hohlräumen bewirkten. Daß es zu einer Gesteinszerschmetterung kam, leitet Branco aus der manchenorts wahrzunehmenden Breccienbildung her. (Die Griesbreccien des Vorrieses als von Spalten unabhängige, früheste Stadien embryonaler Vulkanbildung.) Durch den neuen Bahnbau wurden auch zahlreiche, interessante Versteinerungen aufgefunden. Im Posidonomyenschiefer fanden sich allein schon Belemnites acnarius, Dactyliceras, Coeloceras fibnlaum, Hildoceras bifrons, Harpoceras Lythense, Harpoceras elegans, Pseudomonites substriata, Inoceras dubius, Posidonomya Bronni, Discina papyracea. Auch zahlreiche andere Fossilien wurden entdeckt, besonders bei Daiting, von welchem Orte schon Walther schreibt: „Wenn man erwägt, daß alle diese Funde in kleinen gelegentlichen Aufschlüssen gemacht worden sind, dann darf man wohl Daiting als eine der reichsten Fundstellen des ganzen Gebietes betrachten und trotz ihrer Lückenhaftigkeit zeigt uns die Fossilliste das Bild einer reichbewandeten Küste, belebt von Flugsauriern und räuberischen Reptilien, dicht neben dem tierreichen Meeresgrunde". Als besonders wichtige Funde sind auch die zahlreichen aufgetretenden Braunkohlenlager zu verzeichnen. Das Auftreten dieses wichtigen Minerals hat sogar die Aufmerksamkeit von Bauunetigen auf sich gezogen. Die Aufschlüsse im Fünfstetter Einschnitt lassen vermuten, daß auch an anderen Punkten dieser Gegend, wo das Flöz nachgewiesen ist, unruhige Lagerungsverhältnisse herrschen. Wirtschaftlich bedeutsam endlich wurde noch die Wahrnehmung, daß in diesem von Wassernot im Sommer heimgesuchten Gebiet doch Wasserhorizonte vorhanden sind, die allerdings bei den un-

*) Wir entnehmen die folgenden interessanten Angaben einem in den „Bayrischen Verkehrsblättern" erschienenen Artikel von Dr. J. Reindl.

Digitized by Google

gemein vielen Verwerfungen und anderen Störungen der Schichten sowie durch ihre oft tiefe Lage schwer zu finden sind. Doch dürften Bohrungen an verschiedenen Stellen zu recht günstigen Resultaten führen. Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß die tektonischen Verwerfungen in diesem Gebiete, sowie die Vielartigkeit der Schichtenglieder dortselbst Aufschluß geben über die zahllosen Erdbeben, die dort vorkommen. Spannungen und Reibungen werden hier nicht selten ausgelöst, namentlich nach nassen Jahreszeiten, besonders im Frühjahre. Doch dürften bei größeren Beben auch aktivulkanische Zustände mit in Betracht kommen.

LITERATUR.

Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik. Unter Mitwirkung von Fachgenossen herausgegeben und redigiert von Fritz Hoppe, Ingenieur für Elektrotechnik. Das Werk erscheint in 20 Lieferungen zu 60 h oder in Halbfranzband gebunden 15 K. A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.

Kaum noch einem anderen Zweige der modernen Technik wird ein so allgemeines und reges Interesse von allen Seiten entgegengebracht, wie der Elektrotechnik. In wenigen Jahrzehnten hat sich diese fast alle Gebiete der Industrie und Technik erobert; in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit hat sie sich aber auch für das tägliche Leben in vieler Beziehung unentbehrlich und unersetzlich gemacht. Es ist daher wohl nicht verwunderlich, wenn das Gebiet der Elektrotechnik einen Umfang angenommen hat, welcher es wünschenswert macht, ein Lexikon zu besitzen, das in knrzer zutreffender Weise mit wenig Mühe und ohne Zeitverlust über Irgendeinen elektrotechnischen Begriff, einen Vorgang, eine Maschine, eine Schaltung, ein Anwendungsgebiet etc. in knapper Form, aber den Kern der Sache treffend, Aufschinß bietet. Das vorliegende Werk bietet über alle Stichworte eingehende Beschreibungen und Erläuterungen, anßerdem aber erleichtern zahlreiche vorzügliche Illnstrationen anßerordentlich das Verständnis. Besonders hervorzuheben ist ferner, daß von den grnndlegenden und am häufigsten vorkommenden Schaltungen zahlreiche genane Schemata gegeben sind, so daß auch in dieser Beziehung allen Ansprüchen Genüge geleistet wurde.

Die geschichtliche Entwicklung der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung. Von Dr. C. P. Wiedemann, Privatdozent an der Universität Bern. Zürich. Verlag von Schulthess & Co. 1905, Preis Mk 2.80.

Für wenige Länder besitzt die Literatur eine so klare, übersichtliche und kompendiöse Darstellung der Entwicklung des Eisenbahnrechtes, wie für die Schweiz in dem vorliegendem Buche.

Der Verfasser teilt die Entwicklungsgeschichte des schweizerischen Eisenbahnrechtes in drei Perioden ein (1847 bis 1872, d. i. bis zum sog. 2. Eisenbahngesetz, 1872—1898 bis znm Erlaß des Rückkaufgesetzes und ab 1898 bis zur Gegenwart.

Überall stellt er klar und präzis die leitenden Gedanken, das Wesentliche und Richtnnggebende hin, erläutert die Gründe und den Znsammenhang der Entwicklung mit anderen Gebieten, so daß wir die Arbeit als eine vorzügliche Quelle der Belehrung erklären müssen. Eine dogmatische Darstellung des geltenden schweizerischen Eisenbahnrechtes aus der Feder dieses Verfassers wäre ein Gewinn für die Wissenschaft; hoffen wir sie bald in Händen zu haben. Dr. Illlacher.

Hinter Pflug und Schraubstock. Skizzen aus dem Taschenbuche eines Ingenieurs. Von Max Eyth. Volksausgabe in einem Bande. Geheftet Mk. 4.—, gebunden Mk. 5.— (Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt).

Wenn irgendein Buch des letzten Jahrzehnts durch eine Volks-Ausgabe den weitesten Kreisen zugänglich gemacht zu werden verdient, so ist es Max Eyths „Hinter Pflug und Schranbstock“. Wir haben hier nicht, wie man nach dem Titel vielleicht annehmen könnte, ein Werk ausschließlich für Fachleute vor nns. Neln, jeder, der ein Interesse hat an dem Siegeszuge deutscher Arbeit nnd der sich an lebendig vorgetragenen, spannenden Erzählungen von „fremden Ländern und Menschen“ zu erfreuen vermag, wird bei den „Skizzen“ Eyths auf seine Rechnung kommen. Sind es doch in Wahrheit gar keine Skizzen, sondern kleine, mit dem höchsten literarischen Geschicke aufgebante Kunstwerke, zu denen der Autor mit seinem angeborenen Erzählertalente, mit feinstem Empfinden und frischem Hnmor Erlebnisse ans seinen wechselreichen Wanderjahren abgerundet hat.

CLUB-NACHRICHTEN.

Neue Begünstigung.*)

K. u. k. Hof-Kunstatelier für Photographie und Malerei, Mertens, Mai & Co, I. Kärntnerstraße 42, gegen Vorweisung der Mitgliedskarte: 10 Prozent.

Änderung einer Begünstigung.

Welt-Biograph-Theater, I. Stubenring 20, II. Praterstraße 66 und IX. Alserbachstraße 39. Der ermäßigte Eintrittspreis wurde von 20 h auf 30 h erhöht. Karten sind im Clubsekretariate erhältlich. Wochenprogramme liegen im Lesezimmer auf.

Für das k. k. priv. Theater an der Wien wurde eine neue Sitzkategorie, I. Galerie, 1. Reihe, zum ermäßigten Preise von K 2·80 statt K 4·90 per Sitz gewonnen.

Für jede behobene Anweisung für dieses Theater ist eine für den Theaterkassier bestimmte Manipulationsgebühr per 10 h zu entrichten.

*) Wir ersuchen von dieser neuen, sowie von allen bisherigen Begünstigungen an bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habenden Wäsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung“.

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „Die Eisenbahn-Tariftechnik“ von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1.60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn“**, Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1.20.

3. Heft: **„Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs“.** Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Lneder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K. 1·20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes“.** Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. **„Das Lokalbahnwesen in Österreich“.** Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges“** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausrüstung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst“.** Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

II. Reihe, Band 1: **„Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht“.** Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5.80.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Ob erschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., Tarif vom 1. Mai 1904.

Die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 11, vom 27. Jänner 1906, enthaltene Kundmachung Nr. 240 wird dahin ergänzt, daß für Sendungen von der Versandstation „Hillebrandschacht“ die Frachtsätze der Kohlenversandstation „Aschenbornerschacht der Gottessegengrube“ nur insoweit in Anwendung kommen, als dieselben niedriger sind, als die bisherigen Sätze von Hillebrandschacht.

Die bisherigen niedrigeren Sätze von Hillebrandschacht bleiben bis auf weiteres in Kraft.

Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,

auch namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

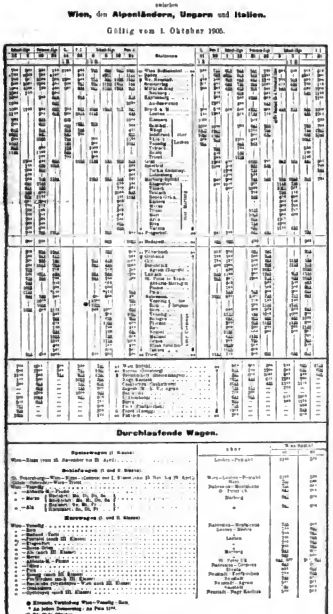
Winter 1905/6. **Winter 1905/6.**

Reiseverbindungen

zwischen

Wien, den **Alpenländern, Ungarn** und **Italien.**

Gültig vom 1. Oktober 1905.



Durchlaufende Wagen.

Speisewagen (1 Klasse):

	über	Wien Südbhf. ab
Wien—Triest vom 15. November bis 31. April.	Laibach—Triest	11 m
Schlafwagen (1 und 2 Klasse):		
Personenzug—Wien—Triest—Corfou und 1. Klasse Wien (2. Nov. bis 31. März)	Wien—Laibach—Triest	8 40 a
Wien—Triest	Pontebba—Venedig	8 40 a
„ —Rom	Pontebba	8 40 a
„ —Neapel	Pontebba	8 40 a
„ —Brindisi	Pontebba	8 40 a
„ —Ala	Pontebba—Modane	8 40 a
	Turin	
Einwagen (1 und 2 Klasse):		
Wien—Venedig	Salzburg—Innsbruck	8 40 a
„ —Rom	Innsbruck	8 40 a
„ —Neapel	Innsbruck	8 40 a
„ —Brindisi	Innsbruck	8 40 a
„ —Ala	Innsbruck—Modane	8 40 a
„ —Mailand	Innsbruck—Chiasso	8 40 a
„ —Genua	Innsbruck—Modane	8 40 a
„ —Nizza	Innsbruck—Modane	8 40 a
„ —Paris (Mont Cenis)	Innsbruck—Modane	8 40 a
„ —Paris (Simplon)	Innsbruck—Chiasso	8 40 a
„ —Paris (Gotthard)	Innsbruck—Basel	8 40 a
„ —Zürich	Innsbruck	8 40 a
„ —Basel	Innsbruck	8 40 a
„ —Paris	Innsbruck—Basel	8 40 a
„ —Ostende	Innsbruck—Basel	8 40 a
„ —Amsterdam	Innsbruck—Basel	8 40 a
„ —Berlin	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Hamburg	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Kopenhagen	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Petersburg	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Moskau	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Warschau	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Eydtkuhnen	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Prag	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Karlsbad	Innsbruck—Eger	8 40 a
„ —Marienbad	Innsbruck—Eger	8 40 a
„ —Franzensbad	Innsbruck—Eger	8 40 a
„ —Eger	Innsbruck—Eger	8 40 a
„ —Dresden	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Leipzig	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Berlin	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Hamburg	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Kopenhagen	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Petersburg	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Moskau	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Warschau	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Eydtkuhnen	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Prag	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Karlsbad	Innsbruck—Eger	8 40 a
„ —Marienbad	Innsbruck—Eger	8 40 a
„ —Franzensbad	Innsbruck—Eger	8 40 a
„ —Eger	Innsbruck—Eger	8 40 a
„ —Dresden	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a
„ —Leipzig	Innsbruck—Bodenbach	8 40 a

* Einzeln Verbindung Wien—Venedig: Sact.
* * An jedem Donnerstag: ab Wien 12m.
* * * Die Nacht Sitzwien.

Fahrpläne sowie der Lösung der Tauchbahnkarten zu 10 % sind in den Bahnhöfen, sowie für die Wiener Lokalreise bei den 3 ersten Reise-Büros Mariahilfer-Straße zu haben.

K. k. priv. oest. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Die 50. ordentliche Generalversammlung der k. k. priv. oest. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe findet Donnerstag den 5. April d. J., abends 5½ Uhr, im großen Festsaale des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines (I. Eschenbachgasse 9) statt. — Auf der Tagesordnung stehen außer den üblichen Verhandlungsgegenständen, auch ein Antrag auf Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft von 100 Millionen auf 120 Millionen Kronen durch Ausgabe von 62.500 auf den Nominalbetrag von 320 Kronen lautenden Aktien. — Die stimmberechtigten Herren Aktionäre wollen ihre Aktien bis spätestens 8. März d. J. deponieren.

Wien, am 16 Februar 1906.

K. k. priv. oest. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Gültig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zuverbindungen:

Wien—Amberg—Paris—Genf

| | | |

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefsstraße 1. | VIII/1. Langegasse Nr. 1 Zentrale. | WIEN | I. Graben. Palais Equitable Stadt-Niederlage.

Budapest, Innkirch, Burggraben 21. | Herren-Garderobe, Sportkleider. | Lemberg, Waldva 11 etc.

Uniformen, Uniformsorten, feine

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 481

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen.

538

Dynamomaschinen · · · | · Elektromotoren ·

Schaltapparate | Zähler

Installationsmaterial. · · · | · · Bogenlampen. · ·

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. | Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 500

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisirungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen, Freikurant und Dessinblätter auf Wunsch gratis und franko.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie. Telephonie. Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Reflektrometer, Wassermesser, Minenräder, Signalapparate. Elektrische Eisenbahnen.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 500

Leobersdorfer Maschinenfabrik

vormals **GANZ & Co.**

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabrication von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen

ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel"

für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen

in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom.

908

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, z. B.: 1. Die Bank fordert an Darlehensnehmen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehensnehmer hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehensnehmers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung außerlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadenersatzdeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehensnehmers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übrige Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden die einmaligen Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 536

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hillecher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rotenturmstrasse 11. Telephon Nr. 868. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 808.344. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 680.699. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugspreis für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 20 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

No. 10. Wien, den 5. März 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist 803

HYDROCHROMIN

schon streichfertig und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abblättert und gegen Gase, Regen und Exwasser unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—5.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige

Lokomotiven

jeder Bauart und für jeden Betrieb sowie für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 672

Präzisions-Uhren sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Erste Qualität. Tadellos, Schriftmuster u. s. w. Jede Uhr ist mit Fabriksmarke und jährlicher Garantie versehen. Illustrierte Anfangsmuster-Preisbuch gratis!

Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 8 bis 500.
Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe von fl. 10 bis 1000 in selten großer Auswahl, sowie reichhaltigste Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen.

Preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Anderfalls Zahlungs-Erleichterungen. Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.

A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

RUDOLF SCHMIDT & Co.

FEILENFABRIK u. STAHLHAMMERWERK

WIEN X.

Spezial-Artikel:

Feilen aus Prima Tiegelgußstahl, Marke: Hofsieger. Präzisionsfeilen feinster Qualität, Marke: Grobet. Revolverstahl (steirischer Werkzeugstahl) in außerordentlicher Qualität. Revolver-Schneideisenstahl, Härte 5/6 auf oberhärtete Materialien.

Patent-Blattfeder-Hämmer.

Aufhauen abgestumpfter Feilen nach neuem Abonnementsystem, wobei der Bestand erhalten bleibt und Neuanschaffungen fortfallen. Hierbei entfallen die unendlichen Präliminare-Einrichtungen für neue Feilen. 430

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmaterialie, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 518

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Sieburgen-Fabrikanten

Wien, VI/2 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 5

Können sich nicht einsenken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisationen. Kanalisationen in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Monolit- und Klinkerpflaster zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Desenblätter auf Wunsch gratis und franko.

Digitized by Google

JOSEF SCHATZ, Graveur- u. mechan. Anstalt. Kautschukstempelien-Erzeugung. WIEN, XVII/3. Rötzergasse 44. 479
Specialität für Stationsausrüstung mit Kompostoren, Normalrückerstempel, Nummerateuren, Amtssiegeln, Stahlpressen, Brennzeugen.
Lieferant der k. k. österr. Staatseisenbahnen etc.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 849

Firma gegründet 1861.
PAGET, MOELLER & HARDY.
J. George Hardy
Arthur Baumann
Patentanwälte
Wien, I., Riemergasse 13.
Telephon Nr. 5209 — Telegramm-Adresse: Paretmeier.
497

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Gravieren auf Stein f. Lithographien.
Tafelförmige Diamanten
f. Kattunfabriken, zum Ziehen u. Spalieren von Bogler-Volanter, Percalinen u. Hartgewalzen u. s. w. liefert die Firma 1849
R. Puschner & Co.
Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 18, Hof. 408
Preisl. a. Verlang. gratis u. franko.

Glashüttenwerke
vorm.
J. Schreiber & Neffen
WIEN
IX. Liechtensteinstraße 22.
„Glashüttenhof".
Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.
Größtes Lager in Tafelgarnituren, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt. Luxuswaren, Festgeschenke. 474
Preiskurante gratis und franko.

Garvens-Werke
WIEN
II. Handelskai 130
fabrizieren und halten großes Lager von:
Pumpen aller Art:
Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.
Waagen für jeden Zweck:
Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen.
Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos. 569

Böhler-Stahl
anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge und alle Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung.
Schnell-Drehstahl Marke Böhler-Rapid.
Gebr. Böhler & Co. Aktiengesellschaft
Wien, I. Elisabethstraße 12—14
Niederlagen: 470
PRAG, Poříc 11a. BUDAPEST, VI. Andrássy-út 41.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten
Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.
Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467 000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 123,000.000. Überschuß der Jahresgebarung K 3,793.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1 320 000, Kaution bei der k. k. Staats-Zentral-Kassa K 6,200.000.
Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen gestalten sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell). Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 411

Elegante Herrengarderoben u. Uniformen nach Maß
Gustav Pollak & Bruder
Wien, I. Schottenring Nr. 2. 562
Filiale: I. Rotenthurmstraße Nr. 18.

Einige
100 Waggonladungen
gebrauchte, garantiert fahrbare Sekundärbahnschienen, sowie einige normal- und schmalspurige Lokomotiven für Fabriks- und Schleppgeleise offerieren billigst
Josef Brukner & Söhne Wien II/2 Novaragasse Nr. 42.

Hölzerne
Eisenbahnschwellen
jeder Type liefert 502
Sigmund Siebenschein, Wien, IX.
Telephon 15 156. Borschkegasse 4. Telephon 15 156.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 10. Wien, den 5. März 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Die Vereinigung amerikanischer Eisenbahnen. Finanzielle und statistische Übersichten über die Gebarungsergebnisse von Eisenbahnbetriebs-Krankenkassen für das Jahr 1904. — Chronik: Personalnachricht. Eisenbahn-Ball. Änderungen in der Dienstesteilung des Eisenbahnministeriums. Stand der Eisenbahnbauten in Österreich Ende des Jahres 1905. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Dezember 1905 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1905 mit jenen des Jahres 1904. Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jänner 1906. Anträge auf Änderung der Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. Karl Kohl †. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung vom 30. Jänner 1906. Bericht über die Clubversammlung vom 13. Februar 1906. Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Februar 1906. Ankündigung des Theater-Abends.

Clubversammlung: Dienstag, den 6. März 1906, 1/27 Uhr abends. Vortrag des Herrn Dr. Adolf Jolles, Dozent am k. k. technologischen Gewerbe-Museum: *„Über die wichtigsten Grundsätze der Ernährung“.*

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Die Vereinigung amerikanischer Eisenbahnen.

Die im Jahre 1896 herausgegebene Festschrift: „Über die Tätigkeit des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestandes 1846—1896“ enthält in ihrem Schlußworte u. a. folgenden Passus:

„Blicken wir hinüber über das Weltmeer, so finden wir auch in den Vereinigten Staaten von Amerika bis in die Mitte der Siebzigerjahre unter den Eisenbahnen eine entschiedene Abneigung gegen die Vereinsbildung. Der wesentliche Zweck der dort später zustande gekommenen Verbände blieb die Einschränkung der Konkurrenz bei Feststellung der Tarife. Ihr Ziel war die Förderung der eigenen Interessen und das Publikum, das diesen Verbänden die zweideutige, dem Hazardspiel entlehnte Bezeichnung Pool gab, hatte die Empfindung, daß seine Interessen dadurch eher geschädigt würden, daß diese Verbände lediglich zur weiteren Kräftigung der bedenklichen Monopolstellung der Bahnen beitrügen. Die Errichtung solcher Vereinigungen im zwischenstaatlichen Verkehr der Bahnen ist sogar durch das Bundesverkehrsgesetz vom 4. Februar 1887 bei strenger Strafe verboten. Im übrigen haben sich einige einsichtsvolle Männer vergeblich bemüht, eine unserem Verein ähnliche Organisation aller Eisenbahnen der Vereinigten Staaten ins Leben zu rufen“.

Dabei blieb es nicht. In überraschend kurzer Zeit ist vielmehr ein gründlicher Umschwung in dem Verhalten und gegenseitigen Beziehungen der amerikanischen Bahnen eingetreten.

Der siebente internationale Eisenbahnkongreß in Washington (Mai 1905) wurde dazu benützt, um dies in markanter Weise zum Ausdrucke und zur allgemeinen Kenntnis zu bringen, indem jedem Teilnehmer an dem Kongreß ein Rule book of the American Railway Association — gewiß ein Zeichen nicht unberechtigten Stolzes — zur Erinnerung übergeben wurde. Dieses 200 Seiten starke Buch bezweckt, die gegenwärtige Art des Betriebes der amerikanischen Bahnen auf Grund der von der Vereinigung angenommenen Vorschriften und Beschlüsse, sowie die Organisation der Vereinigung selbst darzustellen.

Um ein Bild dieser gegenwärtigen Zustände zu geben, bringen wir eine Übersicht über den Inhalt dieses Buches.

Die Vereinigung und ihre Gliederung.

An der Spitze der genannten Vereinigung steht ein Präsident, dem zwei Vizepräsidenten, ein Sekretär zugleich Kassaverwalter zur Seite stehen. Die Vereinigung bildet folgende Ausschüsse: das Exekutivkomitee, einen Ausschuß für den Verkehrsdienst, für den Wagendienst den schiedsgerichtlichen Ausschuß, den Ausschuß für Sicherungsanlagen, den Wahlausschuß, den Ausschuß für statistische Angelegenheiten, den Ausschuß für die bei den Kastenwägen anzuwendenden Maße, den Ausschuß für das metrische System, für einen einheitlichen Chiffren-Kodex. In den Ausschüssen sind zumeist die hohen und höchsten Beamten der betreffenden Departements der Bahnen vertreten.

Die Geschichte der Vereinigung amerikanischer Eisenbahnen.

In den ersten Tagen des Eisenbahnwesens war der Betrieb der Bahnen kaum eine schwierigere Sache als die Abwicklung des Verkehres auf einer gewöhnlichen Straße. Die Züge — gering an Zahl — wurden aus dauernd verbundenen Wagen gebildet und teils mit Pferden, teils mit leichten Lokomotiven befördert. Als aber der Verkehr wuchs, die Züge an Zahl zunahmen, die Wagen größer wurden, entwickelte sich schließlich die gewaltige Maschine von heute, welche imstande ist

Digitized by Google

einen Zug von hundert Lastwagen zu führen. Dieser große Umschwung in den Betriebsmitteln erforderte gleichzeitig eine entsprechende Entwicklung der Vorschriften und Einrichtungen, um den ungeheuren Verkehr unserer Zeit mit seinen komplizierten Bewegungen über ein vielfach verflochtenes Eisenbahnnetz sicher und zweckmäßig abzuwickeln. Bei dieser Entwicklung betätigte sich ehemals jedes einzelne Eisenbahnunternehmen unabhängig von dem anderen. Die Kenntnisse, welche die Beamten einer Gesellschaft als Resultat von Experiment und Erfahrung sich erworben hatten, blieben den anderen Verwaltungen unbekannt, wurden selten mitgeteilt, ja mitunter sogar eifersüchtig als Geheimnis bewahrt. Die Probleme, welche sich schließlich ergaben, waren so zahlreich und so verwickelt, daß der Austausch der Ideen und Erfahrungen als Vorteil, wenn nicht als Gebot der Notwendigkeit erschien. Dieser Wechsel wurde hauptsächlich durch Vereinigungen von Eisenbahn-Fachmännern herbeigeführt. In keinem anderen Zweige menschlicher Tätigkeit und in keinem anderen Lande (?) hat sich das Zusammenwirken so vollständig und in so wissenschaftlicher (?) Weise herausgebildet wie bei den Eisenbahnen Nordamerikas. Es war dies von unschätzbarem Werte für die Eisenbahngesellschaften und das reisende Publikum.

Gegenwärtig gibt es in Nordamerika mehr als 20 Eisenbahnvereine nationalen Charakters. Die meisten beschäftigen sich mit Gegenständen, welche mit dem Betriebe zusammenhängen, einige wenige mit kommerziellen Angelegenheiten. Der Begriff „Betrieb“ umfaßt die Beaufsichtigung der Bewegung der Züge, die Erhaltung des Oberbaues, der Gebäude, des rollenden Materials und die Aufrechterhaltung der Disziplin. Der Ausdruck „Verkehr“ bezieht sich auf die Angelegenheiten betreffend die Gebühren und Vorschriften, auf Grund welcher die Passagiere, Frachten und andere Güter transportiert werden. Von den Vereinigungen, welche dem Betrieb gewidmet sind, ist die weitaus wichtigste und einflußreichste „die Vereinigung amerikanischer Eisenbahnen“. Zählte doch dieselbe am 1. Februar 1905 220 Eisenbahngesellschaften als Mitglieder. Diese betreiben ein Netz von 220.369 miles, d. s. ungefähr 95% des ganzen Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten, von Kanada und Mexiko.

Die Geschichte der Vereinigung weist eine allmähliche Entwicklung auf. Jedenfalls haben schon im Jahre 1872 ungefähr jedes halbe Jahr Zusammenkünfte höherer Betriebsbeamten stattgefunden zu dem Zwecke, um einverständlich die Fahrpläne der direkten Züge zwischen dem Osten und Westen, sowie den dazwischenliegenden Orten festzustellen. Abgesehen von diesem rein geschäftlichen Zwecke war das erste, wichtige Ergebnis des Zusammenwirkens dieser Konferenz der sogenannten „General Time Convention“ die Annahme eines Vorschlages hinsichtlich eines detaillierten Systems mittlerer Zeitbestimmung (April 1883). Die praktische Durchführung dieses Vorschlages erfolgte in den Vereinigten Staaten und Kanada am 18. November 1883. Dadurch traten an Stelle von 50 mittleren Zeitbestimmungen (entsprechend den Sitzen der Direktionen) 4 Zeitbestimmungen.

Ebenso verschieden war ursprünglich die Bedeutung der Signale, welche auf den einzelnen Bahnen mit der Hand, der Laterne, der Pfeife, mit Farben und Glocken gegeben wurden. Dieser Umstand machte sich besonders auf gemeinschaftlichen Endbahnhöfen verschiedener Eisenbahnen fühlbar. Der Zustand fand ein Ende als die obenerwähnte Konferenz einen Kodex von gemeinsamen Signalen für die Züge mit Wirksamkeit vom 16. November 1884 annahm.

Eine ähnliche Organisation wie die genannte Fahrplankonferenz wurde von den betriebleitenden Beamten der Bahnen, welche von New York nach Süden fuhren, am 24. Oktober 1877 gebildet. Sie wurde „Southern Railway Time Convention“ genannt. Diese billigte die Beschlüsse der General Time Convention hinsichtlich der einheitlichen Zeitbestimmung sowie der gemeinsamen Signale und nahm sie für ihren Bereich an. Am 14. April 1886 wurden die beiden Körperschaften verschmolzen und The General Time Convention genannt.

Im April 1891 wurde der Name in The American Railway Association umgewandelt. Der Zweck dieser Vereinigung ist die Diskussion und die Anempfehlung der Methoden für die Verwaltung und den Betrieb amerikanischer Eisenbahnen. Ihr Beschluß ist für das einzelne Mitglied nicht bindender, sondern bloß empfehlender Natur. Jede Gesellschaft, die in Amerika eine öffentliche Eisenbahn betreibt, kann Mitglied werden. Die Aufnahme ist abhängig von der Zustimmung des Exekutivkomitees. Gesellschaften, welche weniger als 50 miles betreiben, können Mitglieder werden mit allen Rechten, mit Ausnahme des Stimmrechtes. Während jeder Beamte einer Unternehmung, die Mitglied der Vereinigung ist, zu den Sitzungen und Ausschüssen zugelassen wird, gibt von den jeweils Anwesenden einer Unternehmung der dem Range nach höchste, z. B. der Präsident oder der Generaldirektor, die Stimme für die Gesellschaft ab oder bezeichnet denjenigen, der die Stimme abgibt. Versammlungen werden halbjährig im April und Oktober abgehalten. Die Aufgabe der Vereinigung wird hauptsächlich in den Ausschüssen durchgeführt. Eine ihrer Aufgaben besteht darin, die Fragen, welche in der Praxis bezüglich einzelner Vorschriften entstehen, zu lösen und neue Vorschriften aufzustellen, um mit den Fortschritten, welche Jahr für Jahr auf dem Gebiete des Betriebes gemacht werden, Schritt zu halten. Die ständigen, technischen Ausschüsse beschäftigen sich mit den Vorschriften, welche für den Betrieb, den Wagendienst und die Sicherungsanlagen gelten. Sie prüfen und berichten über Fragen, welche die Vorschriften über den Betriebsdienst, die Bewegung, Verteilung der Wagen, die Wagenabrechnung, sowie die wesentlichen Anforderungen an die Sicherungsanlagen betreffen. Früher hatte jede einzelne Bahn ihre Verkehrsinstruktion. Aus den schlecht gefaßten und oft widersprechenden Vorschriften wurde eine systematische (Muster-) Instruktion für den Verkehrs-

Digitized by Google

dienst verfaßt, welche jede Bahn annehmen konnte und die meistens auch angenommen haben. Diese Instruktion besteht aus einem Glossarium der technischen Ausdrücke und zerfällt in Vorschriften für den Verkehr einer eingeleisigen Bahn mit oder ohne Benützung des Telegraphen, Vorschriften für nicht fahrplanmäßige Züge, telegraphische Aufträge, Vorschriften bei zweigeleisigen Bahnen, Blocksignale und Sicherungsanlagen. Bei den Verfrachtungen von einem Teil des Landes in andere, nahm der gegenseitige Verkehr der 1,700.000 Lastwagen, welche sich im Besitze der Gesellschaften befinden, einen enormen Umfang an. Jahre hindurch wurden die Eigentümer der Wagen, welche von einer anderen Gesellschaft benützt wurden, auf Grund des zurückgelegten Weges entschädigt. Die Folge dieses Systems war, daß Wagen häufig ohne Entschädigung der Eigentümer zurückbehalten wurden. Dies wirkte ungünstig auf den Warentransport zurück. Verschiedene Versuche wurden gemacht, um eine Änderung dieses Zustandes herbeizuführen. Ein praktischer Erfolg wurde erst erzielt als die Vereinigung amerikanischer Eisenbahnen auf Grund eines Berichtes des Ausschusses für Wagenangelegenheiten einen Code of per Diem Rules (Abrechnung auf Grund der Zeitdauer der Benützung) im April 1902 annahm. Nachdem dieser die Zustimmung der meisten Bahnverwaltungen gefunden hatte, wurden sie als Per Diem Agreement mit 1. Juli 1902 zur Durchführung gebracht. Diese Vereinbarung setzte eine Zahlung von 20 Cents pro Tag für die gegenseitige Benützung von Lastwagen fest. Wird ein Wagen auf dem Gebiet einer Bahnverwaltung länger als 30 Tage zurückgehalten, so tritt ein Pönalzuschlag von 80 Cents pro Tag hinzu. Für den Fall einer Meinungsverschiedenheit betreffend die Vorschriften und ihre Auslegung ist für ein schiedsrichterliches Verfahren Vorsorge getroffen. Ein Kodex von Vorschriften für den Wagendienst beherrscht die gewöhnlichen Vorkommnisse, welche mit dem Wagenaustausch verbunden sind, soweit sie nicht durch das obengenannte Entgelt geordnet sind. Die notwendigen Anforderungen hinsichtlich des Beheizens, der Beleuchtung der Züge, der automatischen Kuppelung, der durchgehenden Bremsen, der Installation von Block- und Sicherungsanlagen wurden fortgesetzt. Die erforderliche Eignung der Angestellten in körperlicher und geistiger Beziehung wurde sorgfältig untersucht.

Außerdem wurden folgende Gegenstände zu verschiedenen Zeiten von einzelnen Ausschüssen beraten: die 24 stündige Zeitrechnung, genaue Zeitübertragung; einheitliche Berichte über die von den Wagen zurückgelegten Wege; allgemeine Vorschriften für die Angestellten; einheitliche Spurweite der Geleise und Räder; metrisches System; statistische Angelegenheiten; einheitliche Maße bei den Wagen etc.

Außer der in Rede stehenden Vereinigung hat sich eine Reihe von Vereinen, welche sich auf scharf abgegrenzten Gebieten des Eisenbahnwesens betätigen, wesentliche Verdienste um die Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens erworben. Dazu gehört: die Vereinigung amerikanischer Wagenbauer, amerikanischer Maschinenbauer, der Wagenabrechnungsbeamten, der Telegraphenbeamten, der train dispatscher, der Bahnärzte, der Wagendirigierungsbeamten, der Signaltechniker, der amerikanischen Bau- und Bahnerhaltungs-Ingenieure, der Abfertigungsbeamten für den Personendienst, für die Gepäcksbeförderung, der Rechnungsbeamten, der mit Reklamationsangelegenheiten beschäftigten Beamten. Jede dieser Vereinigungen bestrebt sich durch Beratungen und einheitliches Vorgehen die Interessen des Publikums und der Verwaltungen zu fördern.

Das Buch selbst bringt noch durch Wiedergabe der einschlägigen Vorschriften und Beschlüsse über folgende Zweige und Angelegenheiten des amerikanischen Eisenbahnwesens Aufschlüsse:

Organisation und Statuten der Vereinigung amerikanischer Eisenbahnen. Dauernde Beschlüsse der Vereinigung amerikanischer Eisenbahnen. Dieselben beziehen sich auf alle wichtigen Gebiete des amerikanischen Eisenbahnwesens, z. B. Wagenbau, durchgehende Bremsen, Spurweite, Beleuchtung der Züge.

Vorschriften für den Verkehrs- und Telegraphendienst bei ein-, zwei-, drei- und viergeleisigen Bahnen.

Zeichnungen, welche die mit der Hand, der Laterne oder mit einer Fahne gegebenen Signale erläutern.

Blocksignale und Blockeinrichtungen (automatische und solche, die Mitwirkung eines Signalmannes erfordern).

Weichen- und Signalverriegelungsanlagen. Vorschriften betreffend den Wagendienst. Anforderungen an das Personal in körperlicher und geistiger Beziehung.

Aus den Vorschriften über den Wagendienst heben wir folgende Grundsätze hervor: 1. Wagen fremder Verwaltungen müssen sofort an die Heimatbahn zurückgesendet werden. 2. Fremde Wagen dürfen nur in folgenden Fällen beladen werden: *a*) Wenn die Sendung für einen an der Heimatbahn gelegenen Ort bestimmt ist oder für einen Ort, welcher über die Heimatbahn erreicht wird; *b*) bei Sendungen für Orte, welche in der Richtung der Übergangsstation der Hinfahrt liegen; *c*) kehren fremde Wagen leer zurück, so sind sie auf demselben Wege wie auf der Hinfahrt zu befördern.

Leere fremde Wagen dürfen auf das Netz fremder Bahnen im allgemeinen nur mit Erlaubnis des Eigentümers gebracht werden. Vom Momente der Übergabe eines Wagens hat die Empfangsbahn für den fremden Wagen und seinen Inhalt so zu sorgen wie für die eigenen. Die Übernahme eines Wagens kann von einer fremden Verwaltung wegen eines Defektes nur in ganz bestimmten festgesetzten Fällen verweigert werden.

Interessant wäre es gewesen, wenn das sonst so reichhaltige, offizielle Buch mitgeteilt hätte, inwieweit der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen als Vorbild und Muster gewirkt hat. Zweifellos konnte man bei den vollständig verschiedenen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen nie daran denken, die Bestimmungen des ersteren Vereines ohne weiters zu übertragen. Daß aber

Digitized by Google

die Erfahrungen, welche der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen während der langen Dauer seines Bestandes in emsiger Arbeit seiner Mitglieder sammelte und insbesondere einer seiner wertvollsten Errungenschaften nicht spurlos an den Satzungen des Vereines amerikanischer Eisenbahnverwaltungen vorübergegangen sind, zeigen klar die dem deutschen Übereinkommen überaus ähnlichen Bestimmungen über die gegenseitige Wagenbenützung.

Dr. W.

Finanzielle und statistische Übersichten über die Gebarungsergebnisse von Eisenbahnbetriebs-Krankenkassen *) für das Jahr 1904.

Von **Max Stein.**

III.

Krankenkassa für Bedienstete und Arbeiter des österreichischen Netzes der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Auch bei dieser Anstalt können die finanziellen Resultate des verflossenen Verwaltungsjahres nicht als vollkommen befriedigende angesehen werden, da der kaum 3% der Kassenbeiträge betragende Vermögenszuwachs (von K 10.496·71) kaum die Höhe der Zinseneingänge (von K 12.132·48) erreichte.

Es betrugen:

die laufenden Einnahmen (einschließlich Strafgelder K 1707·97)	K	354.303·35	
die laufenden Ausgaben (einschließlich Verwaltungskosten K 134·53)	„	354.810·12	
der Gebarungsabgang daher . . . —	K	506·77	
die Zinseneingänge hingegen . . . . . K 12.132·48			
abzüglich des Kursverlustes . . . . „ 1.129·—	+ „	11.003·48	
somit der Überschuß, das ist die Vermögenszunahme	K	10.496·71	
der Reservefonds Ende 1903 . .	„	270.594·12	
„ „ „ 1904 . .	K	281.090·83	

Das Erfordernis der über das gesetzliche Ausmaß hinausgehenden Kassenleistungen („Mehrleistungen") betrug K 121.921·41 das sind 34·4% der Gesamtausgaben.

Von dieser beträchtlichen Summe entfielen u. a.:

auf Krankengelder über die gesetzliche Mindestdauer von 20 Wochen	K	33.748·44
auf die Krankengelderhöhung von 60 bis 70%	„	34.388·47
zusammen . .	K	68.136·91
auf die Entbindungskosten-Beiträge für Frauen von Mitgliedern	„	8.360·—
auf die Berdigungskostenbeiträge für Frauen und Kinder von Mitgliedern .	„	8.580·—
auf die ärztlichen Honoraranteile der Angehörigen von Mitgliedern	„	29.901·86

Unter den Ausgabeposten sind noch die Kosten der Ausschußsitzungen per . . . . . K 650·15 sowie der Krankenkontrolle . . . . . „ 637·87 bemerkenswert.

Der Mitgliederstand betrug im Durchschnitte 14.694 Personen, welche 4,839.601 Arbeitstage hindurch beschäftigt waren. Der höchste Stand bezifferte sich auf 15.395 und der niedrigste auf 14.233 Mitglieder. Die Anzahl der Erkrankungen betrug 11.108, der Genesungen 10.491, die Zahl der Krankheitstage 198.581 und der (ebenfalls die Mitglieder selbst betreffenden) Todesfälle 141 (= 0·96% des durchschnittlichen Mitgliederstandes), während von den Frauen der Mitglieder 108, von deren Kindern 642 starben. Auf die Dauer einer Erkrankung kamen 17·9 Krankheitstage.

Auf 1 Kassenmitglied entfielen durchschnittlich:

an Krankengeld	K	19·13
„ Heilmittelkosten	„	2.19
„ Ärztekosten (einschließlich Entbindungs- und Spitalskosten)	„	4·48
„ Ärztekosten allein	„	3·04
„ Kassenbeiträgen (2, bezw. 3%)	„	16·31

(1903 nur 14·19); auf 100 Arbeitstage 4·10 Krankheitstage.

Auf 1 Krankheitstag entfielen: an Krankengeld K 1·39 (1903 K 1·33), an Heilmittelkosten K 0·16, an Ärztekosten (ohne Angehörigenquote) K 0·07.

Den ärztlichen Dienst versahen im Berichtsjahre 82 Ärzte in ebensoviel Behandlungsbezirken, auch nahmen sie im Vereine mit den Vertrauensmännern des Kassenausschusses an der Krankenkontrolle teil, prüften die Medikamentenrechnungen und lieferten die für die Jahresstatistik nötigen Daten.

Die Preisnachlässe der Apotheker bewegten sich zwischen 5 und 25%, im Durchschnitte 14·8%.

IV.

Krankenkassa für Bedienstete und Arbeiter der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Auch die Bilanz dieses Institutes war bezüglich des Jahres 1904 keine besonders günstige, indem nach Abrechnung des Kursminderwertes den Vermögenszinsen in der Höhe von K 8827·63 nur ein Überschuß von K 5730·89 als Vermögenszuwachs gegenüberstand, das sind kaum 5% der Beiträge.

Es betrugen:

die laufenden Einnahmen (Beiträge und Strafen)	K	114.651·64	
die laufenden Ausgaben	„	117·748·38	
der Gebarungsabgang daher . —	K	3.096·74	
und nach Zuschlag der um den Kursverlust von K 762 verminderten Zinsen von	+ „	8.827·63	
ergibt sich somit ein Überschuß von	K	5,730·89	
Der Reservefonds hatte Ende 1903 eine Höhe von	„	240·264·31	
demnach Ende 1904 eine Höhe von . .	K	245.995·20	

Von den Ausgaben — welche dem Vorjahre gegenüber im ganzen um K 13.834·41, das ist um 13½% stiegen — sind wegen ihrer bedeutenden Höhe bemerkenswert:

1. die Kosten für Medikamente, Bäder und therapeutischen Behelfe, welche sämtlich getrennt ausgewiesen werden und auch bei dieser Krankenkasse (wie bei den bisher angeführten außer derjenigen der Staatseisenbahn-Gesellschaft) die Höhe der Ärztekosten bedeutend übersteigen;
2. die Kurkosten (K 2585·50);
3. die Ausgaben für Zahnersatz u. dgl. (K 6351);
4. die Beerdigungskosten (K 9559·95), die Entbindungskosten (K 6490) und
5. der Aufwand für Bargeldunterstützungen (K 4746·11),

hingegen wegen ihrer geringen relativen Höhe auffallend sind:

1. die Spitalverpflegs- und Transportkosten (K 1855·15) und
2. die unterschiedlichen Auslagen (K 47).

Digitized by Google

Die „Mehrleistungen“ (das sind Zahlungen über das gesetzliche Ausmaß hinaus) betragen im Jahre 1904:

I. für Mitglieder . . K 22.076·15
II. „ deren Angehörige „ 41.903·03
zusammen . . K 63.979·18

das sind $54^1/_3\%$ der Gesamtausgaben.

Die Mehrleistung an Krankengeld 75% statt 60%) bis zur Dauer von 20 Wochen betrug . . . . . K 5844·80

das Krankengeld über 20 Wochen nur . . . „ 2548·74

die Beerdigungskosten für Frauen und Kinder von Mitgliedern . . . . . K 6639·95

Der durchschnittliche Mitgliederstand betrug 3838; am Schlusse des Jahres 1904 wurden jedoch nur 3775 männliche und 26 weibliche, zusammen 3801 Mitglieder und (3127 Frauen sowie 6167 Kinder also zusammen) 9294, d. i. mehr als $2^1/_2$ mal soviel Familienangehörige gezählt. Ende 1904 waren 407 Beamte von der Versicherungspflicht befreit.

Im Berichtsjahre wurden von den 3838 Mitgliedern unter Zugrundelegung von 300 Arbeitstagen im Jahr (und bei einer Anzahl von 2913 Krankheitsfällen mit 56.902 solchen Tagen) 1,094.498 Arbeitstage geleistet.

Durchschnittlich entfielen auf ein Mitglied 15 Krankheitstage, und zwar die höchste Zahl (22), auf das Maschinen- und Zugbegleitungs-, die niedrigste (12) auf das Stations- und Streckenpersonal und die nächstniedrigen (13) auf das Kanzleipersonal.

Von den männlichen Mitgliedern erkrankten $49·7\%$ von den weiblichen $34·6\%$ des durchschnittlichen Mitgliederstandes. Außerdem befanden sich 69% derselben als dienstfähig in ambulatorischer Behandlung.

Bei den Frauen von Mitgliedern kamen 3662, bei deren Kindern 7235 Krankheitsfälle, das sind über 100% des bezüglichen Mitgliederstandes, vor.

Geboren wurden von Frauen der Mitglieder 649 Kinder, also mehr als 10% der Kinderzahl bezw. über 20% der Frauen.

Gestorben sind 34 Mitglieder, das sind $0·886\%$ des Mitgliederstandes, ferner 37 Frauen der Mitglieder, das sind $1·18\%$ aller Frauen und 202 Kinder der Mitglieder, das sind $3·28\%$ aller Kinder in Spitälern standen 61 männliche Mitglieder durch 982, also durchschnittlich je ein Mitglied 16·1 Tage in Verpflegung. Außerdem wurden für zwei Frauen und vier Kinder zusammen für 112 Tage die Verpflegskosten bezahlt.

Auf einen Verpflegstag entfielen im Jahre 1904 im allgemeinen Durchschnitt K 1·63.

Der ärztliche Dienst wurde von 17 Kassenärzten versehen; die Krankenkontrolle jedoch im allgemeinen von den Bahnärzten und Dienstvorständen sowie fallweise von einem seitens der Direktion beigestellten Stationsmeister geübt.

V.

Krankenkasse für das Personal der k. k. österr. Staatsbahnen.

Die laufenden Einnahmen bestanden:

1. Aus den Beiträgen der verflichteten Mitglieder (ausschließlich der Volontäre) per	K	1,575.848·70
2. Aus den Beiträgen der freiwilligen Mitglieder, Volontäre, Lehrlinge u. dgl.	„	37.822·59
3. Aus dem Beitrag des Triebes . .	„	787.924·35
Hiezu kamen noch verschiedene Einnahmen und solche Zinsen zusammen im Betrage von	„	15,602·62
Summe . .	K	2,417.198·26

Die laufenden Ausgaben im ganzen . K 2,462.686·22
Der Gebarungsabgang daher — K 45.487·96
Die Zinsen des Reservefonds hingegen (einschließlich des Erträgnisses einer Realität) . . . . K 75.432·96
abzüglich des Minderwertes der Wertpapiere . . . . . „ 11.960·05 + „ 63.472·91
so daß sich schließlich trotzdem noch ein Überschuß ergibt von . . . . . K 17.984·95
Da nun der Reservefonds am 31. Dezember 1903 die Höhe hatte von . . „ 1,841.382·21
so erreichte er durch den kaum mit 1% der Jahresbeiträge zu beziffernden Vermögenszuwachs am 31. Dezember nur den Betrag von . . . . . K 1,859.367·16

Bemerkenswert ist diesmal unter den Kontis des Reservefonds die Post „Realitäten“ (K 183.139·48), welche auf dem von der Krankenkasse veranlaßten Bau von Bedienstetenhäusern beruhte und nun infolge einer Transaktion bezüglich derselben mit der Beteiligung der Wohlfahrtsfonds an den Unternehmungen des Beamtenbauvereines zusammenhängt.

Unter den Ausgaben sind vor allem die Gesamtkosten der Ärzte in der Höhe von K 653.756·56 *) die bedeutendsten, zu denen der Betrieb K 196.126·96, das sind 30% beiträgt. Dieser Anfwand sowie der bezüglich der Heilmittel für Frauen und Kinder von Mitgliedern (letzterer betrug im Jahre 1904 schon fast so viel wie für die Mitglieder selbst, nämlich bei K 300.000 und die Begräbniskostenbeiträge für solche ehelichen Angehörigen von aktiven Mitgliedern über K 113.000) würde nach der Durchführung der Verstaatlichung eine namhafte Steigerung erfahren, da von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn allein etwa 25.000 Mitglieder angefähr mit 60.000 nach dem Statut der Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen sämtlich anspruchsberechtigten Familienangehörigen hinzukommen würden — ein Zuwachs, welcher keineswegs dazu beitragen würde, das beinahe schon erschütterte finanzielle Gleichgewicht der Krankenkassenverwaltung bei den k. k. österr. Staatsbahnen günstig zu beeinflussen.

Über den Ausgabenposten sind noch die Entbindungskostenbeiträge in der Höhe von K 215 882·06, die Beerdigungskostenbeiträge für Mitglieder im Betrage von K 63.365·62, die Kosten der Badekuren von K 18.666·93 und schließlich — abgesehen von dem besonderen Auswels der Krankengelder, der Spitals- und Begräbniskosten für erwerbslose Mitglieder — die verschiedenen Ausgaben wegen ihrer verhältnismäßig geringen Höhe von K 1272·15 erwähnenswert.

Außerdem betrugen die Geldunterstützungen des besonderen „Unterstützungsfonds der Krankenkasse“ K 38.982·63, die Subvention des „Weihnachtabescherungs- und Ferienkolonienvereines“ K 6000 und verschiedene Ausgaben etc. aus demselben Fonds K 335·01. Dessen Vermögensstand hatte am 31. Dezember 1904 die Höhe von K 1,228.086·91 (hievon

*) Außer der „Dotierung des Ärzteunterstützungsfonds“, welcher Ende 1904 ein Vermögen von K 250.131 aufweist, mit K 39.925·39, während die Ausgaben kaum die Hälfte dieses Betrages erreichten.

Digitized by Google

K 195.391·60 in Hypotheken angelegt, so daß der Gesamtvermögensstand der Krankenkasse nahezu drei Millionen Kronen beträgt.

Von den statistischen Daten wollen wir nur folgende anführen:

Die Krankenkasse der k. k. österr. Staatsbahnen zählte vom Juni bis August mehr als 106.000, Ende 1904 jedoch nur 98.020, im Durchschnitte des Berichtsjahres hingegen 102.390 Mitglieder.

Die durchschnittliche Anzahl der Frauen und nicht über 18 Jahre alten Kinder belief sich auf 240.903 (Angehörige).

Die Zahl der Bahnärzte nahm im Jahre 1904 um 18 (633 gegen 615) gegenüber dem Vorjahre zu. Von diesen Ärzten wurden 363.701 Krankheitsfälle behandelt, und zwar 82.148 Fälle, welche dienstunfähige und 81.204, welche dienstfähige (nur ambulant Kranke) Mitglieder, während zusammen 200.349 Fälle deren Frauen und Kinder betrafen. Im ganzen wurden demnach 163.352 Fälle von Mitgliedern und insgesamt 367.701 Fälle (einschließlich der Angehörigen) von den Ärzten behandelt.

Die Dauer eines mit Berufsstörung verbundenen Krankheitsfalles betrug 18·7 Tage; auf je 100 Mitglieder kamen 80·2 solcher Erkrankungen mit 1496 Krankheitstagen (also auf ein Mitglied nahezu 15 Tage). Krankengeld wurde nur in 39.482 Fällen für 664.150 Tage (und zwar in 597 Fällen für 68.938 Tage über die gesetzliche Mindestdauer) bezahlt. In den übrigen 42.666 Krankheitsfällen blieben die betreffenden dienstunfähigen Mitglieder im Genusse ihrer vollen Aktivitätsbezüge.

Je weiter die Verstaatlichung nun fortschreiten wird, desto mehr werden diese statistischen Zahlen bei dem großen Material der dann immer weitere Ausdehnung erlangenden Krankenkasse an Verläßlichkeit gewinnen können. Und bei vollständiger Verstaatlichung hätten wir eine ganz einheitlich organisierte Eisenbahnbetriebs-Krankenkasse für ganz Österreich, deren Statistik nunmehr eine gleichmäßige, imposante Basis hätte.

CHRONIK.

Personalnachricht. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 27. Februar d. J. dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Dr. Karl Freiherrn v. Banhans taxfrei das Ritterkreuz des Leopold-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Eisenbahn-Ball. Seine Majestät der Kaiser haben anläßlich des am 5. Februar stattgehabten 32. Eisenbahn-Balles, dessen Reinerträgnis dem vom Komitee im Jahre 1874 gestifteten Österreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonde zufließt, aus Allerhöchster Privatkassa dem Ball-Komitee, eine Spende von sechshundert Kronen zugunsten dieses Fondes zuzuwenden gernht.

Das dem Fräulein-Komitee gewidmete Tanzkränzchen findet Montag den 12. März 1906 im städtischen Kursalon im Stadtpark statt.

Änderungen in der Dienstteilung des Eisenbahnministeriums. Mit 22. Februar d. J. sind folgende Änderungen in der Dienstteilung des Eisenbahnministeriums in Kraft getreten:

In der Sektion II (administrative und juristische Angelegenheiten) wurde das Departement 6 geteilt und eine Änderung des Wirkungskreises der Departements 5 und 10 vorgenommen.

In den Wirkungskreis des Departements 6 (Vorstand Ministerialrat Miller) gehören die Organisationsangelegenheiten, in jenen des neuen Departements 6*a* (Vorstand Sektionsrat Dr. Ziffer) die allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten.

Zur Leitung des Departements 5 (bisheriger Vorstand Ministerialrat Miller) wurde Sektionsrat Dr. Pollak als Vorstand berufen und aus seinem Wirkungskreise die Agenden der Häuseradministration und Wohnungsfürsorge ausgeschieden und dem Departement 10 (Vorstand Graf Romer) überwiesen.

Die bisherige Sektion IV für die technischen Angelegenheiten des Eisenbahndienstes wurde in eine bautechnische und eine verkehrs- und maschinentechnische Sektion geteilt, außerdem wurden 5 neue technische Departements errichtet, so daß sich nunmehr der technische Dienst wie folgt gliedert:

Sektion IV (bautechnische Angelegenheiten) Leiter Ministerialrat Doppler, Departement 18 (Vorstand Oberbanrat Hübner) Unterbau und Brückenbau. Departement 18*a* (Vorstand Oberbaurat Stach) Ober- und Hochbau. Departement 19 (Vorstand Oberbanrat Spiess) Bahnerhaltung und Bahnaufsicht. Departement 19*a* (Vorstand Hofrat Kosiuski, bisher Vorstand der Eisenbahnbauleitung in Lemberg) Ergänzungs- und Konstruktionsbauten auf Staats- und Privatbahnen. Departement 22*a* (Vorstand Oberbanrat Rank) Sicherungs-, Signal- und Schwachstromangelegenheiten.

Sektion V (Verkehrs- und maschinentechnische Angelegenheiten) Leiter Ministerialrat Pascher. Departements 20 (Vorstand Regierungsrat v. Statzer) allgemeine Angelegenheiten des Verkehrsdienstes, Instruktionswesen, Fahrplan, Wagendienst, technischer Stationsdienst, Studien etc. Departements 20*a* (Vorstand Oberbaurat Robaczek) besondere und finanzielle Angelegenheiten des Verkehrsdienstes, Budgetwesen, Kontrolle, Statistik. Departement 20*b* (Vorstand Oberbanrat Arnold) Lokalbahnangelegenheiten. Departement 21 (Vorstand Sektionsrat Kienesperger) Zugförderungsdienst. Departement 21*a* (Vorstand Hofrat Marek) Werkstättendienst und Materialbeschaffung für den gesamten maschinentechnischen Dienst. Departement 22 (Vorstand Ministerialrat v. Leber) elektrische Starkstromanlagen. Departement 23 (Vorstand Oberbaurat Göldorf) maschinentechnische Konstruktion, Beschaffung der Fahrbetriebsmittel. Departement 24 (Vorstand Ministerialrat Bartel) militärische Angelegenheiten.

Zu erwähnen ist noch, daß der bisherige Vorstand der Sektion IV, Sektionschef Alois Stanè, aus Gesundheitsrücksichten einen längeren Urlaub angetreten hat. Der Übertritt des genannten, hochverdienten Funktionärs in den dauernden Ruhestand dürfte mit Rücksicht auf seine erschütterte Gesundheit zu gewärtigen sein. Endlich ist noch anzuführen, daß der ins Eisenbahnministerium berufene, vormalige Direktor der Staatsbahndirektion Pilsen, Hofrat Tacek, direkt dem Leiter des Eisenbahnministeriums als technischer Konsulent unterstellt wurde und sich in dieser Eigenschaft, insbesondere auch mit den Angelegenheiten des Eisenbahn-Aufsichtsdienstes zu befassen haben wird.

Durch die besprochene Reorganisation erscheint einem längst bestandenen Bedürfnis Rechnung getragen. Tatsächlich war der Bestand einer einzigen technischen Sektion dem heutigen Stande und der Bedeutung der Technik nicht mehr entsprechend.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Dezember 1905 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1905 mit jenen des Jahres 1904.

Auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen wurden 13,563.797 Personen und 10,888.874 *t* Güter befördert und K 62,736.227 vereinnahmt, d. i. per *km* K 2963.

Digitized by Google

Im gleichen Monate 1904 betrug die Einnahme K 60,301.879 oder per *km* K 2899; es resultiert daher für den Monat Dezember 1905 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2·2%.

Im ganzen Jahr 1905 wurden auf denselben Bahnen 177,825.117 Personen und 120,543.980 *t* Güter befördert und K 694,953.105 vereinnahmt.

Im Jahre 1904 betrug die Einnahme K 668,095.972. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen pro 1905 20.934·1 *km*, pro 1904 dagegen 20.630 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per *km* für das Jahr 1905 auf K 33.197 gegen K 32.385 im Jahre 1904, d. i. um K 812 oder 2·5% günstiger.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich Ende des Jahres 1905. Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluß des Jahres 1905 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecken	Länge der Strecken-linie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. Dez. 1905	verbleiben im Baue am 1. Jän. 1906
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:	265·6	221·8	237·6
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen	32·5	19·8	19·8
b) auf Privatbahnen	98·5	98·5	98·5
Summe der Hauptbahnen	396·6	340·1	355·9
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten	443·1	380·0	350·8
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	443·1	380·0	350·8

Es sind sonach im vierten Quartal 1905 an Hauptbahnlinien gegen Ende September 1905 (432·9 *km*) 99·6 *km* und an Lokalbahnlinien (Ende September 1905 513·8 *km*) 163·0 *km* abgefallen.

Hervorzuheben wäre noch, daß der Sohlstollenvortrieb bis inklusive 31. Dezember 1905 beim Baue der vier großen Alpentunnels betrug, und zwar: beim Tauerntunnel Nordseite 4037 *m* und fertige Tunnelmauerung 1180 *m* (gegen 3598 *m* und 965 *m* Ende September 1905) und Südseite 1131 *m* (gegen 1062 *m* Ende September 1905); beim Karawankentunnel 7976 *m* und fertige Tunnelmauerung 7870 *m* (gegen 7976 *m* und 7610 *m*); beim Wocheiner Tunnel 6339 *m* und fertige Tunnelmauerung 6339 *m* (gegen 6339 *m* und 6339 *m*) und beim Bosbrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 4770 *m* und fertige Tunnelmauerung 4250 *m* (gegen 2172 *m* und 2070 *m*), endlich daß beim Wocheiner-Tunnel am 31. Mai 1904, beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 und beim Bosbrucktunnel der Pyhrnbahn am 22. November 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Jänner 1906.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 8898 *km* 1906, 8786 *km* 1905.)

Befördert wurden 3,221.900 Personen und 3,012.700 *t* Güter, und hiefür 5,729.400, bezw. 15,891.100, zusammen K 21,620.500 (+ 1,871.078 gegen Jänner 1905) eingenommen.

Die provisorisch ermittelten Transporteinnahmen der österr. Staatsbahnen betrugen im Monate Jänner 1906 auf den westlichen Linien aus dem Personenverkehre K 3,435.500 (2,319.100 Reisende), aus dem Güterverkehre K 11,181.700 (2,401.300 *t*), auf den östlichen Linien aus dem Personenverkehre K 2,293.900 (902.800 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,709.400 (611.400 *t*).

Gegen den definitiven Erfolg des Monats Jänner v. J. zeigt die Gesamteinnahme des Berichtsmonats im Personenverkehre eine Zunahme um K 393.337 (+ 307.800 Reisende), im Güterverkehre um K 1,477.741 (+ 355.300 *t*).

Von der ausgewiesenen Mehreinnahme des Personenverkehres entfallen K 165.203 (+ 209.700 Reisende) auf die westlichen und K 228.134 (+ 98.100 Reisende) auf die östlichen Staatsbahnen.

Zu dem höheren Ergebnisse des Güterverkehres trugen die westlichen Linien mit einer Mehreinnahme von K 971.509 (+ 279.000 *t*), die östlichen Linien mit einer solchen von K 506.232 (+ 76.300 *t*) bei.

Die Steigerung, welche die Transporteinnahmen aus der Personenbeförderung erfuhren, steht zum Teile mit dem stärkeren Bezuge von Zeitkarten (Jahres-, Strecken- und Abonnementskarten), zum Teile mit lokalen Anregungen, wie den Veranstaltungen des Wintersports in den Alpenländern, sowie mit den im allgemeinen günstigen Witterungsverhältnissen des Berichtsmonats im Zusammenhange.

Im Güterverkehre erwuchs die Mehreinnahme der westlichen Staatsbahnen zumeist aus dem lebhafteren Braunkohlenverkehre nach in- und ausländischen Konsumsteilen, sowie aus einer allgemeinen Zunahme des Verkehrs in industriellen und landwirtschaftlichen Produkten, insbesondere von Vieh und Getreide. Die günstigen Resultate der östlichen Staatsbahnen aus dem Gütertransporte wurden gleichfalls hauptsächlich durch die rege Beförderung von Getreide, Eiern und lebenden Tieren, außerdem aber auch durch starke Transporte von Petroleum und Holz erzielt; besonders erwähnenswert sind zahlreichere Holzverfrachtungen, welche sich über die neue Strecke Sambor—Strzylki—Topolnica—Sianki bewegten.

Die Nachweisung der definitiven Einnahme des Monats Oktober 1905 erbrachte eine Plusrichtigstellung von K 433.405, wodurch sich die bisher pro 1905 ausgewiesene Gesamteinnahme von K 266,671.600 auf K 267,105.005 und die ausgewieseneGesamtmehreinnahme von K 12,731.870 auf K 13,165.275 erhöht.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 2,371.200 Personen und 52.500 *t* Güter und hiefür K 328.800, bezw. 69.000, zusammen K 397.800 (+ 702 gegen Jänner 1905) eingenommen.

Gegenüber den definitiven Ergebnissen des Monats Jänner v. J. blieb die provisorische Einnahme des Berichtsmonats im Personenverkehre um K 4714 (— 39.300 Reisende) zurück, während der Güterverkehr eine Zunahme um K 5416 (+ 2800 *t*) aufweist.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Monats Oktober 1905 ergab eine Mehreinnahme von K 3770, wodurch sich die bisher ausgewiesene Jahreseinnahme der Wiener Stadtbahn pro 1905 per K 5,097.300 auf K 5,101.070 erhöht.

Anträge auf Änderung der Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. Die deutsche Verkehrsordnung (bei uns Betriebs-Reglement) soll einer Umarbeitung unterzogen werden. Zu diesem Zwecke haben die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft eine Reihe von Anträgen gestellt, von denen wir einige mitteilen wollen, welche vielleicht bei der von unserer Kaufmannschaft ebenfalls verlangten Umarbeitung des Betriebs-Reglements auch aufgegriffen werden dürften. Verlangt wird unter anderem: Wegfall der besonderen und der allgemeinen Erklärung über Mängel der Verpackung (§ 58 V.-O. bezw. B.-R.), dafür bloß Anerkenntnis im Frachtbrief; Einziehung der zu wenig erhobenen Frachten vom Absender bei frankierten Gütern (§ 61); Herabsetzung der Maximallieferfristen mit Rücksicht auf die fortschreitende Zugförderung und Abfertigung (§ 63); Erhebung der Nachnahmeprovision nur zur Hälfte bei Zurückziehung von Nachnahmen (§ 64); Berechtigung des Absenders im Frachtbriefe, die bahnämtliche Nach-

Digitized by Google

wiegung des Gntes in der Empfangsstation vorzuschreiben (§ 68); zweifellose Feststeiung, wem (der Eisenbahn oder der Zollverwaltung?) die Haftung für Güter obliegt, die in Eisenbahnzollschuppen vor Ausfolgung an den Empfänger eingelegt werden (§ 75).

Den einzelnen hier wiedergegebenen Anträgen stehen allerdings gewichtige Bedenken auf Seite der Eisenbahnen entgegen. So z. B. hätte die Eisenbahn bei Annahme des erstangeführten Antrages kein selbständiges Beweismittel in der Hand; der zweite Antrag berührt die finanziellen Interessen, die Sicherheit des Einganges der Fracht sehr stark; die Herabsetzung der Lieferfrist wäre bei unseren Verkehrsverhältnissen, die mit allerlei Schwierigkeiten (Bergstrecken, viele eingeleisige Strecken, viele Anschlüsse etc.) zu rechnen haben, vorläufig noch ein gewagtes Beginnen etc.

Im allgemeinen möchten wir bemerken, daß die Petita der Verfrächter immer mehr dahin zu zielen scheinen, der Eisenbahn das gesamte Risiko des Transportes aufzuladen. Alles soll die Eisenbahn machen, für alles soll sie haften, für sie soll es keine Haftbefreiung geben, sie soll immer den Nachweis erbringen etc. Wurde doch z. B. neulich in einer hiesigen Zeitung („Die Industrie") verlangt, daß die Eisenbahn, wenn jemand von ihr Schadenersatz für Lieferfrist verlangt, nachweisen soll, daß der Reklamant keinen Schaden erlitten habe, falls sie von der Haftung frei werden wolle, was doch in 999 von 1000 Fällen ein Ding der Unmöglichkeit ist und die völlige Umkehrung der in der ganzen Welt adoptierten, weil in der Natur der Sache liegenden Beweisregeln bedeuten würde!

Es würde sich überhaupt empfehlen, mit den Änderungen des Eisenbahnfrachtrechtes etwas weniger rasch zur Hand zu sein, als es heute der Fall ist. Denn heute möchte man am liebsten nach jeder halbwegs bedeutenden gerichtlichen Entscheidung sofort ein neues Betriebs-Reglement, oder zumindestens eine neue Zusatzbestimmung verlangen oder erlassen. Es wäre ersprießlicher, diesen Reformeifer auf beiden Seiten (Publikum und Eisenbahn) dem zweckdienlichen Ausbau der Verkehrsabwicklung zuzuwenden, ein Gebiet, auf welchem noch viele Lorbeeren zu holen sind.

Karl Kohl †. Am 20. Februar ist der langjährige treue Diener des Club, Karl Kohl nach längerer, schwerer Krankheit im Alter von 58 Jahren gestorben. Er war seit der Gründung des Club stets das Faktotum der Clubleitung, pünktlich, verläßlich, bei allen, die mit ihm zu tun hatten, sehr beliebt. An seinem Leichenbegängnisse nahmen, gewiß ein lautes Zeugnis der genossenen Wertschätzung, der Präsident des Club, Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, viele Ausschußräte und Mitglieder des Club teil. Der Club wird ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

CLUB-NACHRICHTEN.

In der Clubversammlung am 30. Jänner 1906 hielt Herr Dr. Julius Miesler, Direktor der Siemens & Halske Aktien-Gesellschaft einen Vortrag: „Über Neuerungen auf dem Gebiete der Schwachstromtechnik, mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen" und erläuterte seinen Vortrag durch Lichtbilder.

Herr Direktor Dr. Miesler brachte zunächst einige markante Neuerungen auf dem Gebiete der Telephonie im Eisenbahnwesen. Die Anforderungen, welchen die Streckentelephone genügen müssen, sind insbesonders folgende:

Es müssen sämtliche auf der Strecke zwischen zwei Stationen angeschaltete Telephone bei dem vereinbarten, von einem beliebigen Posten aus gegebenen Hauptalarmzeichen in der Lage sein, die betreffende Meldung entgegenzunehmen. Anderseits muß jede Station und jede Hilfsstelle auch nur mit einem der angeschlossenen Posten sprechen können, selbst wenn mehrere nicht bediente Streckentelephone, dessen das betreffende örtliche Anrufzeichen gilt, dazwischen liegen. Die Lautübertragung der Telephone muß möglichst kräftig und rein, d. h. frei von störenden Nebengeräuschen und möglichst unabhängig von atmosphärischen Einwirkungen sein. Endlich müssen die Telephone besonders einfach zu handhaben und mit Rücksicht auf ihre Bestimmung und Aufstellung weiterhin dauernd und so kräftig gebaut sein, daß sie auch bei Benützung durch weniger geübte Organe nicht leiden. Die Firma Siemens & Halske führte eine Neuerung ein, die sie vom Telephonvielfachschalter, also vom Telephon-Zentralbetrieb herübernahm, nämlich das System der Zentralen-Mikrophonbatterie. Bei einer Telephonzentrale besitzen die angeschlossenen Abonnenten keine eigene Mikrophonbatterie, indem die Mikrophonstromkreise eines jeden Abonnenten, wenn er spricht, von einer in der Zentrale aufgestellten, entsprechend groß dimensionierten Batterie gespeist werden. Die Einführung dieses Systems auf die Streckentelephone macht daher die bis dahin notwendig gewesene umständliche Überwachung der zahlreichen Mikrophonbatterien entbehrlich. Wie nun die Zentral-Mikrophonbatterie ausgestattet ist und wie deren Betrieb möglich ist, erläuterte Herr Dr. Miesler in recht anschaulicher Weise an der Hand von Lichtbildern. Der Vorteil dieser wichtigen Neuerung besteht also in der Vereinigung sämtlicher Mikrophonbatterien, die für einen Streckenabschnitt erforderlich sind, in eine einzige, die auf der Anfangs- oder Endstation des Streckenabschnittes untergebracht wird.

Die zweite Neuerung besteht in der Verwendung von Ruhestrom zur beständigen Überwachung des ordnungsgemäßen Zustandes der Leitung und Apparate. Der Ruhestrom gibt die Betriebsenergie für alle Mikrophone her und ermöglicht auch durch Einschaltung eines Stromzeigers die Überwachung aller angehörigen Apparate und Leitungen. Herr Dr. Miesler zeigte nun alle die Details, welche an den Apparaten angebracht sind und welche allen Anforderungen des Anrufens, des Sprechens und Hörens an entsprechen haben. Den Ausführungen des Vortragenden wurde regen Interesse entgegengebracht, umsomehr als die vorgebrachten Neuerungen von eminenter Bedeutung für den Eisenbahndienst sind.

Bericht über die Clubversammlung am 13. Februar 1906. Nach Eröffnung der Sitzung machte Se. Exzellenz der Präsident die Mitteilung, daß in der am 20. Februar, halb 7 Uhr abends, stattfindenden Clubversammlung statt des für diesen Tag anberaumt gewesenen Vortrages des Herrn Ober-Revidenten Hermann Strach über „Neuerungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens", Herr Ingenieur Hermann Haller, Maschinenkommissär der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einen Vortrag über „Tarif-System" halten wird.

Hierauf hielt Herr Maximilian Stein, Sekretär der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einen Vortrag mit interessanten Lichtbildern über japanische Märchen, welcher vielen Beifall fand.

Mit dem Ausdrucke des Dankes des Club an den Vortragenden schloß Se. Exzellenz der Präsident hierauf die Versammlung.

Der Schriftführer: Emil Guisolan.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Februar 1906.

Ausgetreten ist:

Das wirkliche Mitglied Herr Johann Pohl, Ober-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Ferdinand Schwenk, k. k. Regierungsrat, Zentral-Inspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Wenzel Hantschke, Maschinen-Direktorstellvertreter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Gustav Kwapil, Ober-Kontrollor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder die Herren: Ingenieur Gustav Péter, Inspektor und Emil Sitter, Adjunkt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Karl Kunz, Offizial der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Franz Girtler, Assistent der k. k. österr. Staatsbahnen.

Stand mit Ende Februar 1906: 635 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Der für Samstag den 3. März programmgemäß festgesetzte

Theater-Abend

im Festsaale des Kaufmännischen Vereins, I. Johannesgasse 4, findet ebenda erst am Mittwoch, den 14. März d. J., 8 Uhr abends statt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Strudlergasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Villach.

Eröffnung der Haltestelle Gaishorn für den allgemeinen Verkehr.

Die zwischen den Stationen Trieben und Wald der Linie Amstetten—Tarvis gelegene, dermalen nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Gaishorn wurde am 19. Februar 1906 auch für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr mit der nachstehenden Beschränkung eröffnet.

Von der Auf- und Abgabe daselbst sind ausgeschlossen:

1. Explosive Güter;
2. solche Stückgüter, welche die Eisenbahn nur in offen gebauten Wagen zu befördern befugt ist und
3. lebende Tiere, wenn aber kleine Tiere, wenn sie in Käfigen, Kisten u. dgl. zur Beförderung gelangen, nicht zu zählen sind.

Die Berechnung der Frachtgebühren findet unter Einhaltung der jeweilig geltenden Tarifbestimmungen wie folgt statt:

A) Ab, bezw. nach der Station Trieben gelangen die jeweils bestehenden Frachtsätze sowie die Stationsgebühr zur Berechnung. Außerdem kommen noch die nachstehend angegebenen Gebühren, als Auf-, bezw. Abgabe-Nebengebühren, zur Einhebung:

a) Für Stückgutsendungen 25 h für 100 *kg*, höchstens aber K 3 für eine Sendung und einen Frachtbrief;

b) für Sendungen in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 *kg*, 5 h für 100 *kg*, mindestens jedoch K 3 für einen Wagen.

B) Für Sendungen, deren Transport sich nur zwischen dem Ladegeleise Gaishorn und den Stationen Trieben und Wald bewegte, ist neben der vorstehend nach Punkt *a*) oder nach Punkt *b*) zur Einhebung gelangenden Gebühr sowie der Stationsgebühr noch eine Transportgebühr und zwar:

im Verkehre mit der Station Trieben für 8 Kilometer,
„ „ „ „ Wald „ 11 „

nach dem auf den k. k. österr. Staatsbahnen jeweilig geltenden Tarife zu entrichten.

Für jeden über Verlangen beigestellten aber nicht benützten leeren Wagen ist außer dem tarifmäßig festgesetzten Wagenstandgelde eine Gebühr von K 1 zu entrichten.

Das Ab- und Auflegen aller Güter, sowie das Auf- und Abladen aller Wagenladungsgüter obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Mailand (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	⊙	⊙			⊙	⊙
Wien Wbhf. ab	1000	*800	1010	Paris . . ab	.	845
PragKWJB. .	725	.	.	Basel . . .	.	750
Linz	135	1041	214	Mailand . .	830	1110
Salzburg . .	422	140	655	Genf	.	920
Bad Gastein .	722	1040	955	Zürich . . .	1648	1021
München . .	750	1050	1040	Meran . . .	718	1[1090
Innsbruck . .	1[920	706	1748	Innsbruck .	258	625
Meran . . .	736	117	820	Bad Gastein .	550	.
Zürich . . .	429	710	920	München . .	525	1[1040
Genf	705	946	650	Salzburg . .	930	1742
Mailand . .	310	1[625	650	Linz	1[742	500
Basel . . .	919	417	1[150	PragKVJB. .	.	922
Paris . . .	545	1[135	740	Wien Wbhf. .	600	*630

‡ Wien Wbhf. ab 830 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur im November und April. ? Über Winterthur—St. Margrethen.
1 Vom 18. März 1906 ab 1213 nachm. ‖ Wien Wbhf. an 730 Früh.

⊙ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—München, Wien—Zürich—Basel (—Calais) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich. **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

⊙ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—)Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Basel (Rheinfall). **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und von Vesoul nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheinfall), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Felix Blažiček WIEN V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.

Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc. [516

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

K. k. priv. allgem. österr. Boden-Credit-Anstalt.

Zufolge Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung vom 6. Februar d. J. räumt die österr. Boden-Credit-Anstalt den Inhabern ihrer bestehenden Aktien-Interimsscheine das **Bezugsrecht** auf die neu zur Ausgabe gelangenden 30.000 Aktien mit Dividendenberechtigung ab 1. Jänner 1906 zum Preise von K 1000 pro Aktie zuzüglich 4% Zinsen ab 1. Jänner 1906 bis zum Zahlungstage in der Weise ein, daß auf je vier Interimsscheine eine neue Aktie entfällt. Behufs Geltendmachung des Bezugsrechtes sind die Interimsscheine in der Zeit vom 27. Februar bis inklusive 12. März d. J. bei sonstigem Verluste des Bezugsrechtes bei der Kassa der österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien, I. Teinfaltstraße Nr. 8, zur Abstempelung einzureichen, und hiebei der Betrag von K 800 samt 4% Zinsen ab 1. Jänner 1906 zu erlegen. Gegen Entrichtung des Restbetrages per K 700 pro Aktie samt 4% Zinsen vom 1. Jänner d. J. werden in der Zeit vom 25. April bis spätestens 30. Juni d. J. bei sonstigem Verluste des Bezugsrechtes und der ersten Einzahlung die neuen Aktien ausgefolgt. Zufolge weiteren Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung werden durch Übertrag von K 12,000.000 von dem außerordentlichen Reservefonds B auf den Aktien-Kapital-Konto die bestehenden Aktien-Interimsscheine liberiert und gegen mit K 300 voll eingezahlte definitive Aktien vom 15. Mai d. J. angefangen bei der Kassa der österr. Boden-Credit-Anstalt umgetauscht. Die Dividende des Jahres 1906 wird nur gegen den an den definitiven Aktien haftenden Coupon ausbezahlt. Nähere Mitteilungen enthalten die ausführlichen Kundmachungen, welche bei der österr. Boden-Credit-Anstalt kostenlos erhältlich sind.

Wien, Februar 1906.

Emil Henricot-Werke

in Court St. Etienne, Belgien.

Ausstellung Prag 1905: Goldene Medaille. 644a

Vertreter für Österreich:

ARTHUR GOBIET, Prag-Karolinenthal.

Gußstahl für Eisenbahnmaterial.

Spezialitäten: Schmierbüchse und Buffer aus Gußstahl.

Patentierte Verrichtung zum Hochheben der Eisenbahngeleise, System Clio & Fauck.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 525

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 651

Ruberoid

seit 12 Jahren bewährtes

leichtestes Bedachungsmaterial.

Erfordert keine Erhaltungsanstriche. Reißt nicht, tropft nicht, in jeder Dachneigung, auch vertikal, anwendbar. Unübertroffenes Mittel zum

Isolieren von Fundamenten

Gewölben, Tunnels, Brücken etc. Absolut luft- und feuchtigkeitsdicht, unempfindlich gegen Säuren und Alkalien, kein Herauslösen der Imprägnierungsmasse. 564

Prospekte, Muster, Gutachten gratis.

Carbolineumfabrik R. Avenarius, Wien, III 1.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefstraße 4. Budapest, Innsbruck, Burggraben 31. Lemberg, Waldheim 21 etc.

VIII/1, Langegasse Nr. 1 Zentrale. **WIEN** I. Graben, Palais Equitable Stadt-Niederlage.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 481

Werkzeugfabrik BLAU & Co.

Wien, XX. Dresdnerstraße 68.

Gewinde-Schneidwerkzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Pfräser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Fächaschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Präzisionswerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 594

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen. 539

Dynamomaschinen • • • | • Elektromotoren •

Schaltapparate | Zähler

Installationsmaterial. • • | • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Sehen der Mariahilferkirche. **Wien, Mariahilferstr. 57.** Sehen der Mariahilferkirche.

Emanuel Zwieback

Damenkonfektionshaus Streng solide

I. Ranges. festgesetzte Preise. 668

„Österreichisches Kursbuch"

früher „Der Kondukteur"

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.–, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischem Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VII/1 Andreasgasse Nr. 17. 407

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

Leobersdorfer Maschinenfabrik

vorm. GANZ & Co.

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabrication von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Spezialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen

ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel"

für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen

in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 208

Darlehen!

Allgemeine Cantionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die tägliche taxe Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die tägliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung entbehrlich. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Ertheilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 539

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hillecher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

APR 5 19

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Rathausstrasse 11.
Telephon Nr. 306.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.945.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Comitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 20 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 11. Wien, den 12. März 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden ernstlichen Zusatz anzurühren, ist das

YDROCHROMIN

echte streichfertig und gibt einen garnichtsagenden, emaillartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abblättert und gegen Gase, Regen und Unwetter unangreiflich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Risen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 6 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—1.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Ärztliche Einrichtungen, Elementenbatt.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 526

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:

Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 3020.
Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dubanski**, Wien, VII. Lindengasse 7. T. 5662.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 707.
Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 5020.
Ing. **Viktor Karmin**, (H. Palm, Michalecki & Co.), Wien, I. Stubenring 1. T. 10898.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 16, T. 4597.
Ing. **Victor Monath**, Wien, I. Jasomirgottstr. 4, T. 10550.
Ing. **Anton v. Sterr**, Wien, IV. Frankenbergasse 8. T. 2944.
Ing. **Victor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 30. T. 596.
Ing. **Wasa Theodorevic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 3 T. 10540.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. **J. Zifer**, Wien, VI, Mariahilferstraße 17. T. 4611.
Ing. **Rud. Zipser**, Wien, VII, Lindengasse 8. T. 9045.
Ing. **Moriz Schmolka**, Beton, Ferdinandsgasse 17. T. 430.
Ing. **Heinrich Schmolka**, Prag, Heinrichsgasse 21. T. 1067.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprechen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten
für
Ringe und Fassonstücke etc.
sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind. 457

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" niehts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 389
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.
Rich. Klinger, Dampfdichtungen bei Wien

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisationszwecke. Kanieanfätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Ökonomien, Ställen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflastersteine. Preiskurant und Dessinblätter auf Wunsch gratis und franko.

Präzisions-Uhren sowie alle anderen erdenklichen Sorten. Brüx Glashütte, Radolfzell, Schaffhausen u. s. w. Jede Uhr ist mit Fabriksattest und jähriger Garantie versehen. Hunderte Anerkennungsschreiben!
Echte Brillant- und Diamantringe von fl. 6 bis 500. **Echte Brillant- und Diamant-Ohrringe** von fl. 10 bis 1000 in selten großer Auswahl, sowie reichhaltigste Lager in Gold-, Silber- und Juwelen-Gegenständen
Preiswert. Die p. t. Herren Eisenbahnbeamten erhalten bei Barzahlungen 10 Prozent. — Anderseitige Zahlungs-Erleichterungen.
Bitte verlangen Sie meine illustrierte Preisliste gratis und franko.
A. E. DOLLINGER, k. k. protokollierter Uhrmacher und Juwelier
WIEN, IV. Favoritenstraße Nr. 20a.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39,**
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 478
Reservefond d. Anst.: K 8,945.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,781.826.

Digitized by Google

GESELLSCHAFT FÜR
BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER · MODERNSTER CONSTRUCTION · INSPECTIONS- u. TRANSPORT-DRAISINEN
FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.
CODES: ABC IV u. XIO. LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmaterial, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Aller höchste Auszeichnungen

K. k. priv.

Brückenwagen-Fabrik

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien-Atzgersdorf

erzeugen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwagen, fossil-, bitbrt- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.
Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einstellung mit Zählwerk.

Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:

I. Akademiestraße 4. **WIEN** Ecke Maximilianstraße 8.

(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schembers Patent-Waggon-Brückenwage **ohne** Geleiseunterbrechung auf Mauerwerk ruhend oder in gußeisernen Kasten montiert, Skalen- u. Registrier-Einrichtung für die ganze Tragkraft. 535

In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Ternitzer Stahl- u. Eisenwerke von Schoeller & Co.

Zentral-Bureau: WIEN, I. Wildpretmarkt 10. Fabrik: TERNITZ a. d. Südb., N.-Ö.

Tiegelguß-Werkzeugstahl

Schoeller-Stahl

Molybdän-Stähle für ganz außerordentlich schnellhaltige Werkzeuge zum forcierten Betrieb, Schnellbetrieb, Dauerbetrieb, sowie für Präzisionsarbeiten werden in den Qualitäten:

Schoeller-Pluto *Schoeller-Helios*

Schoeller-Apollo

erzeugt und können sowohl in Stangen als in fertigen Messern bezogen werden.

Schoeller-Chrom (extra hochhart), **Schoeller-Superior** (hart, schhart und schh), **Schoeller-Wolfram** (hochhart), **Schoeller-Mangan** (sehr hart), **Schoeller-Extra** (hart, schhart u. schh), **Schoeller Prima** (hart, schhart und schh). 432

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation & Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst. Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 545

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Ziehungen im Monat April	Prämie	Verlust
Rudolf-Lose	K 5.50	K 39.—
Theißregulierungs-Lose	„ 1.75	„ 87.—
4½% Bosnische Landes-Eisenbahn-Anl. 1902	„ —.10	„ 2.—
4% Franz Josef-Prior...	„ —.10	„ 1.—

Bei Anmeldungen steht es dem Versichert. frei, eventuell Barzuzahlung oder Inzaneé d. verlosten Stücke gegen unverloste zu verlangen. Vollständige Tarife und Prospekte gratis und franko.

Hauptpr. K 180.000 ohne Abzug.

Theiss-Promessen

Preis K 8.—

Zentral-Depositenkasse und **Wechselstube** des

Wiener Bank-Verein,

Wien, I. Herrengasse 10.

Volleingezahltes Aktienkapital 100 Mill. Kronen. — Reserven 28 Mill. Kronen.

Zweiganstalten in Wien: II. Praterstraße 15; III. Hauptstraße 96; IV. Kolonitzplatz 6; V. Margarethenstr. 7; VI. Mariahilferstr. 75; VII. Burggasse 58; VIII. Josefstädterstr. 25; IX. Nußdorferstr. 3; X. Kopfplatz 11; XV. Mariahilferg.-Straße 1; XVII. Hernalser Hauptstr. 43; XX. Walcherstein-platz 3.

Filialen: Prag, Graz, Brünn, Aussig a. E., Bielitz-Biala, Budapest, Lemberg, Czernowitz, Klagenfurt, Pilsen, Konstantinopel.

Exposituren in Proßnitz, Wiener-Neustadt, St. Pölten, Friedek-Mistek, Teplitz, Karlsbad, Villach.

Ausgabe von Einlagsbüchern zurzeit 3½%

Verzinsung gegen reglementmäßige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wr. Bank-Verein aus Eigenem.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 11. Wien, den 12. März 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Farbensinn und Eisenbahndienst. Das Übereinkommen über die Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Amerikanische Eisenbahn-Freifahrten. Ober-Inspektor Wenzel Hantschke†. — Chronik: Personalnachrichten. Benzinelektromotorwagen im Personenverkehre der ungarischen Eisenbahnen. Elektrische Vollbahnen in Schweden. — Literatur: Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. Meyers Großes Konversations-Lexikon. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung vom 20. Februar 1906. Anzeige der Wählerversammlung. Anzeige der Generalversammlung. Ankündigung des Theater-Abends.

Clubversammlung: Dienstag, den 13. März 1906, $1/_2 7$ Uhr abends. Vortrag des Herrn Eduard Scheichl, Ober-Ingenieur der Österreichischen Siemens-Schuckertwerke, Wien, über: „*Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau*". (Mit Lichtbildern).

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Theater-Abend am 14. März 1906

(siehe Clubnachrichten).

Farbensinn und Eisenbahndienst*).

(Vorliegende Mittheilung, angeregt durch Dr. Winklers gleichnamigen Artikel in Nr. 38 ex 1905 dieser Zeitschrift.)

Von Dr. Aladár Békéss, Augen- und Bahnarzt in Wien (Ö.-N.-W.-B.)

Einen Menschen mit normalem Farbensinn bezeichnet man als farbentüchtig. Ich nehme nach Hering-Mauthner vier Grundfarben an: rot, grün, blau und gelb; sonst werden drei Farbensysteme angenommen: rot, grün und blau (Trichomasie).

Die Abweichung von der Norm kann verschieden sein und es sollen hier nur die für den Eisenbahndienst wichtigen Formen kurz geschildert werden, die anderen höchstens angeführt, ohne auf die verschiedenen Farbentheorien u. s. w. näher einzugehen.

A. Qualitative Farbensinnstörungen. 1. Blaugelbsichtigkeit (Rotgrünblindheit, Rotblindheit, Grünblindheit), bei dieser erscheinen Rot und Grün als eine Nuance von Gelb, das eine heller, das andere dunkler; eine Verwechslung von Rot und Grün der im Eisenbahnverkehr wichtigsten Signalfarben kann vorkommen, daher in unserer Frage von hoher Bedeutung.

$3-4\%$ aller Männer sind mit diesem Defekt behaftet, das Sehvermögen wird hiedurch nicht alteriert.

Ich fand unter 655 Neuaufzunehmenden 31 Rotgrünblinde $= 4{\cdot}7\%$.

*) Das Manuskript ist am 22. Februar 1906 bei der R-d. eingelangt. Die Red

Die anderen Formen kommen äußerst selten vor, sind zumeist mit anderen Schädigungen des Sehorgans kompliziert und haben dadurch geringen praktischen Wert.

2. Rotgrünsichtigkeit (Blaugelbblindheit, Blaublindheit, Violettblindheit).

Diese zwei Formen haben zwei Farben (Dichromasie).

3. Nur eine Farbe (Monochromasie)?

Die bisher genannten werden partiell Farbenblinde genannt, zum Unterschied von

4. total Farbenblinden (Achromasie), denen alle Farbenunterscheidung fehlt.

B. Quantitative Störungen, Herabsetzung des Farbensinnes, schwacher Farbensinn (Dyschromasie).

Sowohl Farbentüchtige, wie Farbenblinde können einen herabgesetzten Farbensinn haben. Im Eisenbahndienst sind Personen mit Farbenschwäche ebenso unbrauchbar wie die Farbenblinden. Ich fand unter den 655 Fällen 5 Fälle, die ich in diese Gruppe einreihen zu müssen glaube.

Eine eigenartige Störung soll sich bei den „anomalen Trichromaten" finden, die wohl drei Farbensysteme haben (nach der Dreifarbentheorie), aber die Systeme sind von der normalen abweichend. Ich habe sie nicht studiert, aber da sie „weiß und gelb als lichtgrün", „braun neben rot als grün" bezeichnen können, müssen sie vom Eisenbahndienst ausgeschlossen werden.

All diese Formen sind angeboren.

Die erworbene Farbenblindheit geht sowie die genannten seltenen Formen der angebornen zumeist mit solchen Schädigungen des Sehorgans einher, daß sie von selbst vom Eisenbahndienst ausschließen.

Zur Entscheidung der Frage nach der Gefährlichkeit der Farbensinnstörung für die Verkehrssicherheit wird die Unfallstatistik herangezogen und in den letzten 50 Jahren soll „nur ein einziger sicherer Fall vorgekommen (sein), in dem die Farbensinnstörung des Lokomotivführers einen Eisenbahnzusammenstoß verursachte". Für mich genügt dieser „einzige" Fall, um nur Farbentüchtige zum Eisenbahndienst zuzulassen.

Digitized by Google

Ich glaube jedoch, daß mehr Unfälle in der Farbenblindheit ihre Ursache hatten, aber der Nachweis ist nicht erbracht worden, entweder weil er nicht möglich war, da der Lokomotivführer seine Farbenblindheit mit dem Leben büßte, oder weil genaue Erhebungen fehlen, ob der Schuldtragende farbenblind war oder nicht.

Andererseits kenne auch ich Lokomotivführer, die Jahre — ja Jahrzente lang vor ihrer Abziehung, ihren Dienst versahen, obzwar sie farbenblind waren, es fehlen jedoch wieder genaue Erhebungen darüber, ob sie den Dienst „anstandslos“ versahen, ob sie nie ein Haltesignal überfuhren oder sonst kleine Versehen oder Vergehen begingen, die ohne große Folgen (glücklicherweise!) blieben, jedoch in der Farbenblindheit ihren Grund haben konnten.

Aber gerade diese Fälle gebieten es, die Farbensinnprüfung streng und sachgemäß durchzuführen, um diese unerkannten, daher immens gefährlichen Leute vom Verkehrsdienst abzuziehen.

Zum Verständnis, wieso ein Farbenblinder jahrelang seinen Dienst, sagen wir „anstandslos“ versehen kann, diene folgendes:

Unter den Rotgrünblinden gibt es verschiedene, vielleicht Abarten, die sich bei der praktischen Prüfung an den Signallichtern verschieden verhalten.

Es seien nur die Tatsachen meiner Untersuchungen niedergelegt, ohne nähere Erklärungen, die hier nicht am Platze wären.

Einzelne der Rotgrünblinden erklären sofort rot von grün nicht unterscheiden zu können!

Andere haben an der Helligkeitsdifferenz gelernt, rot von grün zu unterscheiden und können die Farben vielleicht auch gut benennen. Sie werden sich erst irren, wenn man rot mit grün rasch wechselt. Es gibt aber auch solche, die sich auch jetzt nicht irren: Übung, der gute Lichtsinn (Helligkeitsdifferenzen können viele Rotgrünblinde besser unterscheiden als manche Farbentüchtige) mit Hinzurechnung dessen, daß sie ja wissen, daß sie nur ein bestimmtes Rot von einem bestimmten Grün zu unterscheiden haben, geben ihnen genügend Anhaltspunkte, um die zwei Farben richtig zu unterscheiden. Das kann bei normalen Verhältnissen, klarem Wetter stets gelingen, wie aber wenn die Merkmale der Helligkeitsdifferenz verwischt werden?

Bei der Prüfung an den Farbensignalen kann man dies nur dann herausfinden, wenn man bei allem möglichen Wetter untersucht; daß eine solche Prüfung kaum durchführbar ist, braucht nicht erst betont zu werden.

Ich habe daher zur Untersuchung von Farbenblinden, also für Fälle, die schon als farbenblind erkannt wurden, im Jahre 1897 eine Laterne konstruiert, in welcher die natürlichen Verhältnisse nachgeahmt werden. Ich benütze dieselbe Lichtquelle (Lampe und Brennmaterial) und dieselben farbigen Gläser, wie bei den optischen Signallaternen unserer Bahnen. Mit einer Blende regaliere ich die ausfallende Lichtmenge, so daß, da die Lichtstärke dieselbe ist wie in den Signallichtern, eine Öffnung von 1 *mm* Durchmesser auf, z. B. 6 *m* (nach den Gesetzen der Optik) einer Laterne von 10 *cm* Durchmesser (Semaphor) auf 600 *m* entspricht

Ich kann im verfinsterten Zimmer die optischen Verhältnisse der Atmosphäre (Nebel, Schnee, etc. auf der Strecke) durch Vorlegen von Gläsern zum Verwischen der Helligkeitsdifferenzen, wie ich glaube nahezu fehlerlos darstellen. Mit Hilfe meiner Laterne kann ich die auf der Strecke nicht ausführbare Prüfung vornehmen: ob der Farbenblinde die Signale auch bei trübem Wetter noch immer richtig erkennt; ich kann auch die häufigsten Einwürfe gegen die üblichen Untersuchungsmethoden und Farbentheorien zum Schweigen bringen.

Bei der Prüfung des Farbensinnes mit Holmgren's Wollen (siehe später) hören wir oft den Einwurf: ich habe ja keine Wollen zu sortieren, ich brauche nur meine Signallichter zu erkennen: und selbst von Vorgesetzten wird uns entgegengehalten, wenn wir erklären, daß der Rotgrünblinde rot und grün als je eine Nuance von gelb sieht: welchen farbigen Eindruck die dargebotene Signalfarbe auf den Farbenblinden macht ist gleichgiltig, wenn er nur weiß, welches gelb rot und welches grün ist!

Wer einmal einer Prüfung mit meiner Laterne beigewohnt, wer die begangenen Fehler mitangesehen hat, wird niemals mehr gegen die Abweisung oder Abziehung eines Farbenblinden aus dem Verkehrsdienst remonstrieren!

Kein einziger wirklich Rotgrünblinde konnte die Laternenprobe bestehen, nur zwei mit herabgesetzten Farbensinn.

Es ist daher nur richtig, wie ich nochmals hervorheben will, daß der Rotgrünblinde nach der Helligkeitsdifferenz in gewissen Fällen die Farbe richtig benennt, ja es kommt häufig vor, daß sein Helligkeitsempfinden besser ist als das eines Normalsichtigen; wenn aber das klare Sehen durch Sturm und Wetter, durch Schnee oder Nebel, durch Rauch oder Ruß gestört wird, das heißt sobald das einzige Orientierungsmerkmal, die Helligkeitsdifferenz verwischt ist, wird es nur einem glücklichen Zufall zu danken sein, wenn dem Farbenblinden kein Unglück zustößt, wenn er nicht sich und andere am Leben und Gesundheit gefährdet und bedroht!

Mit meiner Laterne konnte ich auch bei solchen, die steif und fest behaupteten, farbentüchtig zu sein — namentlich bei einem, der aus seiner Tasche verschiedene Wollfäden zog und sie richtig benannte, der ein rotes und grünes Signalglas mitbrachte und mich aufforderte, sie vorzuhalten und zu wechseln, sich hiebei nie irrte — in Anwesenheit meines Chefs in einigen kurzen Augenblicken nachweisen, daß er für den Verkehr eine Gefahr bilde.

Wir kommen zu den Untersuchungsmethoden; hier kommen nur diejenigen praktischen Methoden in Betracht, die rasch und leicht durchführbar sind und geringe Fehlerquellen aufweisen.

Digitized by Google

Die Holmgren'sche Wollprobe, richtig ausgeführt, liefert ziemlich verläßliche Resultate. Es kommt zwar vor, daß einzelne keine Fehler begehen und dennoch farbenuntüchtig sind, aber die Art der Ausführung wird den geübten Prüfer schon stutzig machen. Andererseits kann durch Unintelligenz des Geprüften Farbenuntüchtigkeit vorgetäuscht werden, aber die Art der Fehler klären wieder den geübten Prüfer auf, daß es sich nicht um Farbensinnfehler sondern um Intelligenzfehler handelt, oder daß die Aufgabe nicht recht verstanden wurde.

Da aber bei der jetzigen Organisation des bahnärztlichen Dienstes die Bahnärzte also zumeist Mindergeübte und nicht Fachleute die Untersuchungen vornehmen, so sind sie über das Vorgehen bei der Prüfung genau zu unterrichten und wenn ein Geprüfter dann die Probe gut besteht, sie rasch und fehlerfrei ausführt, kann er als farbentüchtig und sohin diensttauglich erklärt werden. Wird die Probe nicht einwandfrei ausgeführt, oder wird die Diagnose auf Farbenblindheit gestellt, so sollte stets eine Überprüfung durch einen Augenspezialisten stattfinden.

Bei meinen Überprüfungen fand ich solche, die für farbenblind erklärt wurden und es nicht waren und auch solche, die, obzwar farbenblind, als farbentüchtig bezeichnet wurden. Es ist jedoch fraglich, ob die Fehldiagnose stets der Unzulänglichkeit der Holmgrenprobe in die Schuhe zu schieben war.

Bei den Stilling'schen Tafeln steht die Sache ähnlich: wer die Ziffern aller Tafeln liest, ist farbentüchtig, wenn auch Farbenblinde einzelne Ziffern oder Tafeln lesen können. Andererseits sollen Farbentüchtige manche Ziffern nicht lesen können(?). Auch für diese Probe gilt der Satz — wer beim Lesen der Tafeln Fehler begeht, soll überprüft werden. Welche Methoden der Überprüfer anwendet, ist hier nicht zu erörtern.

Nagel's Ringtafeln, Daae's Wollmuster, Manthner's Pulverproben, Pflüger's Tafeln u. s. w. alle liefern ziemlich verläßliche Resultate.

Nach dem Besagten reichen die Holmgren und Stilling Proben allgemein aus.

Der Einwurf, den ich schon erwähnte, daß das Nichterkennen farbiger Wolle oder das Nichtentziffern farbiger Kleckse keinen Rückschluß auf das Vermögen farbige Laternen zu erkennen, zulassen, ist falsch. Diese Proben sind Untersuchungsmethoden und sind so zu verwerten, wie jede Untersuchungsmethode der inneren Medizin.

Wenn ich einen Patienten untersuche und finde, daß er fiebert, die Atmung und Pulsfrequenz erhöht ist, beim Abklopfen auf der Lunge eine sogenannte Dämpfung zeigt, beim Abhorchen Geräusche hörbar sind u. s. w., so stelle ich die Diagnose auf Lungenentzündung ohne sie zu sehen. Die Erfahrung (Leichenschau) hat dies uns gelehrt; ebenso wenn ich finde daß ein Untersuchter die charakteristischen Fehler bei der Wollprobe macht, kann ich mit meiner Laterne nachweisen, daß er rot mit grün unter gewissen Bedingungen verwechselt (auch Autopsie!) —

Die erworbene Farbenblindheit findet in der Dienstvorschrift für den Sanitätsdienst unserer Bahn (Ö.-N.-W.-B.) 1903, I. Teil, S. 96 volle Beachtung, es heißt dort:

„Eine solche Untersuchung" (Prüfung des Sehorgans, also Sehschärfe und Farbensinn) „haben die Dienstvorstände unbedingt zu fordern: nach konstatiertem Verwechseln der Signale, nach Eisenbahnunfällen, welche etwa auf eine mangelhafte Augenfunktion zurückzuführen wären, an dem dabei beteiligten Personale.

Weiters muß eine Wiederholungsprüfung von den Bahnärzten auch ohne weitere dienstliche Aufforderung in folgenden Fällen vorgenommen werden: nach einem überstandenen Augenleiden, nach einem Gehirn- und Nierenleiden, nach Typhus, bei Diabetes und Syphilis und nach allen langdauernden konsumierenden Krankheiten; nach Verletzung am Auge und am Kopfe und nach allgemeinen schweren Verletzungen und Erschütterungen. Trinkern und starken Rauchern ist ein besonderes Augenmerk zu widmen". Ich habe dem nichts hinzuzufügen. —

Einer der Autoren der vorbereiteten „neuen Bestimmungen über die physische Tauglichkeit zum exekutiven Eisenbahndienst" hat sich in Nr. 2 ex 1906 der „Zeitschrift für Eisenbahnhygiene" schon zum Wort gemeldet, um die Bestimmung in Schutz zu nehmen, wonach nach dreimaliger in je 3 Jahren konstatierter Farbentüchtigkeit eine weitere Untersuchung des Farbensinnes entfallen kann, da die Farbenblindheit angeboren und sozusagen unveränderlich ist.

Diese an und für sich richtigen Ausführungen zeigen, daß ein Augenarzt sie geschrieben (wenn ich nicht irre, verteidigt der „Müller" sein Kind), sie zeigen aber auch, daß ihm die Erfahrungen eines Bahnaugenarztes fehlen. Nach meiner Erfahrung kann ich einer nur dreimaligen Untersuchung nicht zustimmen, kann ich die optimistische Auffassung von L. M. nicht teilen, denn auch nach stattgehabter dreimaliger Untersuchung kann ein Farbenblinder im Dienste stehen, weil er noch immer nicht entdeckt wurde; nur aus diesem Grunde wäre ich für das Fallenlassen dieser Bestimmung.

Eingangs wurde schon darauf hingewiesen, daß die Rotgrünblindheit die häufigste Form der Farbenblindheit darstellt und daß gerade Rot und Grün die wichtigsten optischen Signalfarben sind. Es drängt sich daher die Frage auf, warum man nicht die Signale ändert?

Die Ersetzung der Farbensignale durch „geometrische", würde die Frage der Farbenblindheit im Eisenbahndienst radikal lösen.

Anders verhält es sich mit der „Änderung der optischen Farbsignale".

„Rot soll bleiben, das Grün durch Blau ersetzt werden", denn rot wird mit blau von Farbenblinden nicht verwechselt.

Nach meinen Versuchen wird rot von Farbentüchtigen auf 1000 *m* prompt erkannt, ebenso grün; blau kann

Digitized by Google

höchstens auf 200 *m* als solches sicher erkannt werden. Dies stimmt mit den Ergebnissen von Hochheim überein. Blau würde daher eine neue Komplikation für die erdrückende Mehrheit der Farbentüchtigen bedeuten. Blau kann nur auf geringe Entfernungen und bei mäßiger Fahrgeschwindigkeit Verwendung finden (in der neuen Signalordnung daher mit Recht nur als Verschubsignal).

Es soll „blaugrün" verwendet werden (Knies, Redard). Der Normalsichtige erkennt nach meinen Versuchen reine Farben viel besser als Mischfarben; für den Farbenblinden wird diese Farbe im besten Falle als ein wenig leuchtendes Blau erscheinen, das er nur in geringer Entfernung erkennen wird. (Die Erklärung würde zu weit führen).

Eine „volle weiße Scheibe neben Rot" (ich glaube es ist „Milchglas" gemeint, denn das jetzt verwendete „weiße Licht" für „freie Fahrt" ist durchsichtiges farbloses Fensterglas) wäre auch nach meinen Versuchen unzweckmäßig, da sie bei Nebel gelblich bis rötlichgelb erscheint.

Winkler resümiert: die ideale Lösung wäre „die Abschaffung der farbigen Signale", bis diese Forderung erfüllt ist „Änderung der Farbensignale". Rot allein kann beibehalten werden, sonst geometrische Signale. Rot kann mit einem blauen Ring umgeben werden.

Wird nur Rot verwendet, sonst keine andere Farbe, so ist die blaue Umrahmung überflüssig, umsomehr, weil das Erkennen einer zweifärbigen Scheibe auf eine Entfernung von mehr als 100 *m* für den Farbentüchtigen nach meinen Versuchen nahezu unmöglich ist.

Mit Rücksicht auf die Farbentüchtigen ist „die Eliminierung des Grün und Ersatz durch Blaugrün" nicht sehr zweckentsprechend.

Rot allein und sonst geometrische Signale, da wäre schon der Einheitlichkeit wegen besser nur geometrische Signale zu verwenden.

Es bleibt daher Winklers erster Vorschlag; „Verschärfung der Farbenproben und Beibehaltung der gegenwärtigen Signalvorschriften".

Über geometrische Signale fehlt mir die Erfahrung, ich glaube jedoch, daß ihre Einführung eine große Belastung des Ausgabentats der Eisenbahnen bedingen würde.

Die vorgeschlagenen Änderungen der verwendeten Signale halte ich, wie bereits ausgeführt, für nicht zweckentsprechend; es soll daher nach meiner Ansicht bei der Beibehaltung der gegenwärtigen Signalvorschrift und Verschärfung der Farbenproben bleiben.

Die Forderung, die optischen Farbsignale zu ändern, weil rund 10 % der Aufnahmswerber nicht in den Verkehrsdienst gestellt werden können, halte ich für zu weitgehend. Es werden die Aufnahmswerber auch sonst gesundheitlich untersucht und nur Gesunde aufgenommen, gewisse Anomalien der Sehschärfe, des Gehörs schließen ja auch vom Verkehrsdienst aus, soll man aus letzterem Grunde auch die akustischen Signale ändern? Wird bei den Neueinstellungen die Farbensinnprüfung strenge und sachgemäß durchgeführt, so werden neben anderen Fehler- und Breshaften auch die Farbenblinden vom Verkehrsdienst ausgeschlossen. Bis dahin müssen die schon im Dienste stehenden und erst jetzt erkannten Farbenblinden vom Verkehrsdienst abgezogen werden. In jedem solchen Falle ist es bedauerlich, daß die seinerzeitige Untersuchung die Farbenblindheit nicht aufdeckte und durch dieses Übersehen ein Mensch einem Berufe zugeführt wurde, zu dem er keine Eignung besitzt.

Mit der strengen Untersuchung und sachgemäß vorgenommenen Prüfung des Farbensinns z. B. nach Holmgren oder Stilling bei der Neuaufnahme werden solche Fälle zur Seltenheit werden.

Bei der Prüfung nach diesen Methoden wird der Farbensinn der zentralen Netzhautpartien geprüft und wie schon erwähnt, lehrt uns die Erfahrung, daß derjenige, der sich bei diesen Proben als farbenblind erwies, die Signallichter in gewissen Momenten verwechseln kann und wird.

Auch Ullersberger fordert die Abschaffung der Farbensinnprüfung und der farbigen Signale, und zwar weil ihm 28 Fälle bekannt sind, wo die bahnärztlichen Gutachten je nach angewandter Methode widersprechend waren.

Wenn nach meinem Vorschlag bei zweifelhaften Fällen eine augenärztliche Überprüfung stattfindet, bei der stets mehrere Methoden in Verwendung kommen, so werden die „vielbeklagten Widersprüche in der Begutachtung" des Farbensinns aufhören. Dies meine Ansicht!

Meine Erfahrung steht aber mit meiner Ansicht in einigem Widerspruch.

Zwei meiner Fälle kamen vor längerer Zeit zur Beobachtung und ich kann sie nur aus meinen Aufzeichnungen zitieren, da es sich um Aufnahmswerber handelte, deren Name und Adresse mir derzeit unbekannt ist.

Ein Juris-Dr. wurde bei der Untersuchung von mir als farbenblind erklärt; nächsten Tag brachte er eine Bescheinigung, daß er farbentüchtig sei. Die sofort in Anwesenheit meines Chefs vorgenommene abermalige Untersuchung (nach mehreren Methoden) bestätigte meine Diagnose.

Einen Ingenieur erkläre ich als farbenblind. In zwei Tagen kam von ihm ein Schreiben an unsere Direktion, inliegend eine Bestätigung, nach welcher er farbentüchtig sei. Wie ich auf privatem Wege erfuhr, ließ sich der Herr Ingenieur noch von einem Professor der Augenheilkunde untersuchen, der ihn als farbenblind erklärte.

Den dritten Fall der jüngsten Zeit muß ich ausführlicher behandeln, da es einen schon seit Jahren im Dienste stehenden Kondukteur betrifft. Ich muß dies umsomehr tun, als ich für die Richtigkeit des von mir abgegebenen Gutachtens nicht allein der Direktion, sondern auch dem betreffenden Kondukteur gegenüber die volle Verantwortung trage.

Anläßlich einer Inspektionsreise hat der Oberkommissär der k. k. Generalinspektion für die österr. Eisen-

Digitized by Google

bahnen kais. Rat Dr. S. F., in Prag, wenn ich nicht irre am 8. Jänner a. c., einen Kondukteur unserer Bahn, W. N., wegen Farbenblindheit suspendiert.

N. verlangte in einem dienstlich eingebrachten Gesuch bei uns überprüft zu werden (was meines Wissens ihm schon der Oberkommissär nahegelegt hat). Am 14. Februar a. c. stellt sich N. mir dienstlich vor mit dem Bemerken, er sei zur Überprüfung herein beordert; er erklärt zugleich, gestern schon untersucht worden zu sein und wollte mir das Zeugnis vorlegen. Ich erwiderte, daß ich ihn erst dienstlich untersuchen und dann das Zeugnis entgegennehmen werde.

Ergebnis der Untersuchung:

Erste Probe: Holmgren's Wollprobe.

I. „Hellgrün": es werden außer einigen grün, zwei grau gewählt.

II. „Purpur": zwei purpur.

III. „Rot": zwei rot, ein rotbraun

Zweite Probe: Pflüger (1880), Tafel II, ein Florblatt (ich prüfe im allgemeinen nur mit dieser einen Tafel).

Es wird nichts gesehen, auch nachdem ich das „P" ohne Florblatt zeigte.

Dritte Probe: Nagel's Ringtafeln (1896).

Er zeigt sowohl rote als auch grüne Punkte falsch; einfärbige Tafeln erklärt er für mehrfärbig.

Vierte Probe: Stilling's Tafeln (1883)

Auf Tafel I, II, V wird nichts gesehen, auf Tafel III die Ziffer 9 und 2, auf Tafel IV: 41.

Fünfte Probe: Daae's Wollmuster (ich habe wegen vorgerückter Stunde diese Probe nicht genügend erklärt, das Ergebnis dieser Probe ist daher zweifelhaft).

Außer der grünen (8.) Reihe, erklärt er alle als mehrfärbig.

Sechste Probe: Meine Laterne: Blende 10 *mm* auf 6 *m* (entspricht einem Semaphor auf 60 *m*).

Rot = rot.

Grün = manchmal weiß, manchmal grün.

Rot mit geringer weißlicher Trübung = grün!

Diagnose: farbenblind.

Das jetzt übernommene Zeugnis lautet dagegen:

Ärztliches Zeugnis.

Es stellt sich mir Herr W. N., Kondukteur der Nordwestbahn aus Prag vor mit der Bitte, sein Sehvermögen zu untersuchen und über den Befund ein Zeugnis auszustellen.

Ich erhalte heute folgendes Resultat.

Emmetropie (höchstens 0·5 Hypermetropie bin.) mit normaler Sehschärfe (V $^{6}/_{6}$) binocular und mit jedem Auge allein.

Normaler Augenspiegelbefund.

Normaler Farbensinn.

Letzterer wurde auf folgende Weise geprüft:

I. Nach Holmgren. Er macht die Probe 1, 2 und 3 ohne Fehler.

II. Mit den Wolltäfelchen von Reuss. Er sortiert prompt und fehlerlos.

III. Mit den Farbenringen von W. Nagel, und zwar 3. Auflage. Er besteht die Probe tadellos.

IV. Mit den Tafeln von Stilling. Diese Probe versteht er nicht recht. Er nennt einzelne Tafeln für Rotgrünblindheit und für Blaugelbblindheit ganz richtig, andere kann er nicht enträtseln, obwohl er mit dem Stifte die verschiedenen farbigen Flecken und Punkte ganz gut bezeichnet.

Daß diese Tafeln von Farbennormalen zuweilen nicht gelesen werden, während Farbenblinde sie manchmal erkennen, ist eine dem Erfahrenen bekannte Tatsache.

Herr N. hat also normale Sehschärfe mit freiem Auge und normalen Farbensinn, besitzt also alle Eigenschaften, welche bei den k. k. Staatsbahnen für den exekutiven Eisenbahndienst gefordert werden, selbst nach den neuesten erst demnächst in Kraft tretenden Instruktionen.

Wien, den 13. Februar 1906. Prof. v. R. m. p.

Unterschrift des Untersuchten:
W. N. m. p.
Kondukteur.

Der Widerspruch zwischen diesen Befunden ist so merkwürdig, daß eine Überprüfung des Falles durch eine unparteiische Stelle sehr wünschenswert erscheint und beweist, daß nicht genug Sorgfalt bei der für den betroffenen Eisenbahnbediensteten so überaus wichtigen Untersuchung des Farbensinns angewendet werden kann.

Das Übereinkommen über die Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am 2. u. 3. d. M. ist nach monatelangen Verhandlungen das zwischen der Regierung und den Vertretern der Nordbahn abgeschlossene Übereinkommen über die Verstaatlichung unterzeichnet worden. Da es wohl keinem Zweifel unterliegt, daß die Generalversammlung der Nordbahnaktionäre diesen Vertrag unverändert annehmen und die Regierung dann eine entsprechende Vorlage dem Abgeordnetenhause unterbreiten wird, sei es gestattet, die wichtigsten Bestimmungen dieses in mehr als einer Richtung bedeutungsvollen Vertrages hier darzustellen.

Der § 1 zählt die konzessionsmäßig das Einlösungsobjekt bildenden Bahnlinien auf; es sind dies das sogenannte einheitlich konzessionierte Hauptbahnnetz und die 18 besonders konzessionierten Lokalbahnen. In Übereinstimmung mit § 12, bezw. 11 der Konzessionsurkunde geht der gesamte Grund und Boden, alle Bauwerke, alles unbewegliche und bewegliche Zugehör mit Einschluß des Fahrparkes, alles Inventar und Material, sowie alle an die Hauptbahnen und die Lokalbahnen anschließenden, Eigentum der Nordbahn bildenden Schleppbahnen und Nebengleisanlagen, endlich auch das in Feldsberg errichtete Kaiser Franz Josefs-Jubiläums-Kinderasyl ins freie Eigentum des Staates über.

Laut § 2 wird in Übereinstimmung mit § 12 al. 3 der Konzessionsurkunde auch der bestehende Silber-Prioritäten-Tilgungsfonds per K 27.951·25 und außerdem die beiden Pensionsfonds, die Baureservefonds der Lokalbahnen, sowie die noch unbegebenen Teilbeträge des Prioritätenanlehens vom 1. Dezember 1888 und 1. August 1904 per K 10,434.000 und K 51,060.000 dem Staate übergeben gegen Übernahme

Digitized by Google

aller damit statuten- oder vereinbarungsmäßig verbundenen Verpflichtungen.

Laut § 5 verkauft die Nordbahn endlich noch eine Reihe von Realitäten ihres Privatbesitzes und die in ihrem Besitze befindlichen 3936 Stück Aktien der Ostrau-Friedländer Eisenbahn dem Staate.

Als Kaufpreis leistet der Staat laut § 3, da die Einlösung rückwirkend auf den 1. Jänner 1906 vereinbart ist, für das Hauptbahnnetz eine vom 1. Jänner 1906 bis 31. Dezember 1940 laufende steuerfreie Jahresrente von Kronen 30,637.000, für die Lokalbahnen (mit Ausnahme Kremsier—Zborowitz) K 1,616.166, für die Realitäten des Privatbesitzes und die Aktien der Ostrau-Friedländer Eisenbahn laut § 5 eine einmalige Kapitalszahlung von K 3,715.000, beziehungsweise K 3,936.000 und für den Anteil an der Wiener Verbindungsbahn ein Kapital von K 1,058 382·74 und für die Lokalbahn Kremsier—Zborowitz K 1,559.654.

Die Renten sind in Raten, die am 30. Juni und 31. Dezember jeden Jahres nachhinein fällig sind, die Kapitalsbeträge am 31. Dezember 1906 zu bezahlen. Bemerkenswert ist, daß alle diese Beträge steuerfrei der Nordbahn zukommen, bezw. verbleiben müssen.

Die Staatsverwaltung übernimmt laut § 4 die gesamten noch anhaftenden Prioritäten der Nordbahn im Gesamtbetrage von K 253,768.200 zur Selbst- und Alleinzahlung, allerdings gegen Abzug der bezahlten Beträge von der Jahresrente (mit Ausnahme der Krakauer und Oberschlesischen Eisenbahn-Prioritätsaktien und -Obligationen, deren Dienst die Nordbahn auch weiterhin selbst zu besorgen haben wird). Von der Jahresrente wird noch ein Betrag von K·845·32 abgezogen.

Die tatsächliche Übergabe und Übernahme des ganzen verstaatlichten Unternehmens hat nach § 8 an einem, von der Regierung nach der Perfektionierung des Übereinkommens, das heißt nach der Publizierung desselben im Reichsgesetzblatte zu bestimmenden Tage stattzufinden. Selbstverständlich müssen an diesem Tage auch alle Urkunden, Akten und Aufschreibungen mitübergeben werden.

Zufolge der Rückwirkung des Übereinkommens auf den 1. Jänner 1906 und der von der Nordbahn übernommenen Verpflichtung, den Betrieb für Rechnung des Staates bis zum Tage der faktischen Übergabe, längstens aber bis zum 31. Dezember 1906, zu führen, waren eingehende Bestimmungen über die daraus entstehenden gegenseitigen Rechtsverhältnisse nötig.

Der § 9 bestimmt daß alle Eingänge und Belastungen aus den Perioden bis inklusive 31. Dezember 1905 ausschließlich auf Rechnung der Nordbahn gehen, so daß der Staat nach Übernahme der Bahn verpflichtet sein wird, alle einschlägigen Pendenzen für Rechnung der Nordbahn auszutragen, und zwar wird dies unentgeltlich geschehen. Sollte eine oder die andere Vertragspartei Eingänge oder Belastungen aus dieser Periode erhalten, welche die Gegenpartei zu treffen haben, werden sie sich gegenseitig vollkommen schad- und klaglos zu halten haben.

Die Betriebsführung für den Staat hat die Gesellschaft ohne jede Vergütung zu besorgen, wobei im allgemeinen die bisherigen Grundsätze, Verrechnungsvorschriften und Gepflogenheiten maßgebend sind. Nur dürfen nach dem Perfektwerden des Übereinkommens keine Veränderungen oder Verpfändungen der Einlösungsobjekte und keine über den regelmäßigen Geschäftsbetrieb hinausgehenden Agenden ohne Zustimmung des Staates mehr angenommen werden, wofür die Verwaltung zivilrechtlich dem Staate verantwortlich ist.

Die Abrechnung über diese Geschäftsführung hat drei Monate nach der Übergabe der Bahn zu erfolgen, wobei die Verzinsung der effektiven Einnahmen und Ausgaben mit 15. jedes Monates zu erfolgen hat.

Selbstverständlich ist, daß die Staatsverwaltung in alle von der Nordbahn bezüglich der verstaatlichten Objekte geschlossenen Verträge und Verbindlichkeiten und ihr daraus zustehenden Rechte eintritt, ohne daß aber die Nordbahn Gewähr zu leisten hätte.

Der § 12 beschäftigt sich mit den Vorsorgen für das Personale. Darnach wird das gesamte Personale, mit Ausnahme eines kleinen Teiles, der im Dienste der weiter bestehenden Gesellschaft bleiben wird, mit allen aus der bestehenden Dienstpragmatik, aus sonstigen pragmatischen Normen oder aus speziellen Dienstverträgen hervorgehenden, erworbenen Rechten und Verpflichtungen in den Dienst des Staates übernommen, unter Zusicherung der aus den Pensionsstatuten hervorgehenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche. Das Pensionsinstitut und die Krankenkasse bleiben weiter bestehen und der Staat tritt in alle diesbezüglichen Rechte und Verpflichtungen ein. Der Staat sichert ferner allen nicht pensionsberechtigten, ehemaligen Bediensteten der Nordbahn, welche Gnadengaben und ähnliches erhalten haben, deren weitere Belassung und sogar Übertragung auf die Hinterbliebenen nach den bisher gehandhabten Normen zu, endlich die Bezahlung der Steuern samt Zuschlägen und Umlagen für die Ruhe- und Versorgungsgenüsse der ehemaligen Bediensteten und ihrer Witwen und Waisen.

Im freien Eigentume der Gesellschaft verbleiben die aus dem Erträgnisse bis inklusive 1905 gebildeten Reservefonds, einzelne Objekte des Privatbesitzes und die gesamten Montananlagen (Kohlenwerke, Kohlenbahn und Brikettfabrik) samt beweglichem und unbeweglichem Zugehör, allem Inventar und Material.

Den Betrieb der Montanbahn (Mährisch-Ostrau—Dornbirn samt Schlepp- und Flügelbahnen) wird die Staatsverwaltung unter Pauschalierung der Selbstkosten des Betriebes bis 31. Dezember 1940 führen.

Alle zur Durchführung des Übereinkommens notwendigen Rechtsgeschäfte, Eingaben, Ausfertigungen etc. genießen Stempel- und Gebührenfreiheit.

Beide Parteien sind an das Übereinkommen bis 30. Juni 1906 gebunden.

Mit dem Perfektwerden desselben erlöschen alle der Gesellschaft bisher verliehenen und übertragenen Konzessionen.

Amerikanische Eisenbahn-Freifahrten.

In der Februar-Nummer des bekannten amerikanischen „Everybody's Magazine" lesen wir folgende Notiz: Präsident Cassatt der Pennsylvania Eisenbahn hat sämtliche Freifahrten auf seinen Linien eingestellt. Nie wieder, so erklärt er öffentlich und bestimmt, wird irgend ein Außenstehender umsonst auf den Pennsylvania Linien fahren, — mit Ausnahme des Präsidenten der Vereinigten Staaten. Bisher hatte keine andere Bahn das Rückgrat gefunden, sich von der großen Last der Freifahrer zu befreien. Hauptsächlich sind es Journalisten und ihr Anhang, Politiker und Spekulanten aller Art (Grafters), welche die Eisenbahnen in unverschämtester Weise ausnützen. Der Zeitungsberichterstatter oder Redakteur erbittet und bekommt die Freikarte als einen kleinen Dener, „freundlich" zu sein. Ebenso der Politiker, aber nur macht es dieser ungenierter. Die Spekulanten verlangen die Freikarten weil sie eben alles einstecken, was sie kriegen können, selbst wenn's glühendes Eisen wäre. Der Mißbrauch ist derart angewachsen, daß kaum 99 Prozent der Reisenden überhaupt bezahlen. Die Gegenleistungen für die Bahnen sind sehr zweifelhafter Natur: es erscheint billiger und wirksamer geradewegs gegen Bezahlung zu inserieren — denn das effektive Geld stimmt den Zeitungsherausgeber viel freundlicher als alle kleinen Gefälligkeiten

Digitized by Google

die man ihm oder seinen Leuten erweist. Auch ist es billiger, die etwa notwendigen „Politiker“ ebenso direkt zu bezahlen, und es ist so auch leichter, sie bei der Stange zu halten, wenn sie einfach und nachweislich gekauft sind. Und mit Spekulanten (Grafters) soll man sich überhaupt nicht einlassen, denn der Verkehr mit solchen bedeutet sicheren Verlust in irgend welcher Form.

Die Pennsylvania Eisenbahn hat sich auf diese Weise von einer sehr lästigen und kostspieligen Belastung befreit und hat sich durch diese Beseitigung einer Quelle der Korruption in den niederen Journalisten- und Staatsmännerkreisen um die derzeit allgemein angestrebte Sanierung der amerikanischen Geschäftsverhältnisse sehr verdient gemacht. Die freie Eisenbahnfahrt für den Präsidenten der Vereinigten Staaten — ist eigentlich etwas Merkwürdiges. Die Eisenbahnen sagen, daß es öffentliches Interesse sei, den Präsidenten mit besonderer Sorgfalt im Sonderzuge mit außergewöhnlichen Sicherheitsmaßregeln zu befördern und daß kein Billetpreis hoch genug sei, um eine entsprechende Entschädigung darzustellen. Gegenwärtig ist eine Agitation im Werke, um für den jeweiligen Präsidenten der Vereinigten Staaten einen Staatsrain zur freien Zirkulation anzuschaffen. Diese Bewegung ist die Gegenaktion, die ihren Ausgang in den perfiden Wahlumtrieben gelegentlich der Wiederwahl Mr. Roosevelts nahm. Man legte ihm unter, auf Kosten der Eisenbahnen zu reisen, so wie jeder andere Politiker und Journalist, und gewisse Leute werden nicht müde, jede Reise nachzurechnen. Frühere Präsidenten hatten unbekrittelt dasselbe getan, allerdings traten sie nicht in demselben Maße gegen die Korruption und die Trusts auf wie Roosevelt, — und man schwieg daher. Mr. Roosevelt hat seither pünktlich seine Billets bezahlt, aber eigentlich mit Unrecht: denn er ist immer im Regierungsdienste, selbst wenn er sogenannte Erholungsreisen macht. Er ist selbst und jederzeit im „Amt“, und nachdem der Dienstgeber, das amerikanische Volk, stets die Reisespesen seiner „Beamten“ zu bezahlen hat, so trifft das wohl auch hier zu. Amerika schätzt seinen Präsidenten für höher und größer als irgend einen Herrscher der Welt und behandelt ihn eigentlich punkto Reisen jetzt schlechter als einen gemieteten Diener.

Diese Notiz, die wir hier fast wörtlich wiedergaben, gibt uns einige gute Einblicke in die amerikanische Öffentlichkeit und läßt uns die Ungeniertheit erkennen, mit der man dort derlei bei uns sorgfältig vertuschte Sachen öffentlich bespricht.

Ober-Inspektor Wenzel Hantschke †.

Am 25. v. M. ist, unmittelbar nach der Rückkunft von einer Dienstreise, der Maschinendirektor-Stellvertreter der Südbahn, Ober-Inspektor Wenzel Hantschke plötzlich durch einen Hirnschlag dahingerafft worden.

Ingenieur Wenzel Hantschke wurde am 24. Juni 1849 zu Tetschen a. d. Elbe geboren, besuchte nach Absolvierung der Oberrealschule in Leitmeritz das Polytechnikum (Fachschule für Maschinenbau) in Wien, wo er seine Studien im Juli 1871 beendete.

Hierauf kam er als Einjährig-Freiwilliger in der Kriegsmarine seiner Militärdienstpflicht nach.

Am 1. Oktober 1872 trat er in den Dienst der Südbahn, wo er im weiteren Verlaufe die Stelle eines Heizhauschefs in Sissek und Triest bekleidete, worauf er als Ingenieur in der Zentrale und Werkstätte Marburg durch einige Zeit tätig war, bis er zum Zugförderungschef-Stellvertreter in Innsbruck ernannt wurde. Mit 1. August 1891 wurde er in das Zentralbureau der Maschinendirektion einberufen, wo er am 1. März 1903 zum Maschinendirektor-Stellvertreter ernannt wurde.

Alle seine Freunde und Bekannten werden dem tatkräftigen, charaktervollen Manne, dem tüchtigen Ingenieur und vorzüglichen Beamten stets ein ehrendes Gedenken bewahren. Der Club betrauert in ihm ein hervorragendes Mitglied.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Seine Majestät der König von Sachsen hat den k. k. Regierungsrat Richard Heimbold, kommerziellen Direktor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, das Komturkreuz des Albrecht-Ordens verliehen.

Seine k. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung am 6. März dem Ober-Inspektor der k. k. Staatsbahnen Alois Seifert taxfrei den Titel eines Regierungsrates, und den Inspektoren der k. k. Staatsbahnen Michel Hochmuth und Leopold Pfersmann von Eichthal taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rates allergnädigst zu verleihen geruht.

Benzinelektromotorwagen in Personenverkehre der ungarischen Eisenbahnen. Die überaus günstigen Ergebnisse der durch die Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen mit den Motorwagen im Eisenbahnverkehre eingeleiteten, eingehenden Versuche haben — bekanntlich — dieselbe im Jahre 1903 veranlaßt, die Motorwagenzüge im Personenverkehre nicht nur auf ihren eigenen Linien, sondern auch auf einzelnen Strecken der in ihrem Betriebe stehenden Alfölder ereten Wirtschaftseisenbahnen fahrordnungsmäßig einzuführen. Bei den ersten Versuchen hatte die Direktion der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen Dampfmotorwagen und Benzinmotorwagen benützt; seither ist dieselbe jedoch zu der Überzeugung gelangt, daß das System der Motoren geändert werden müsse. Neuere Versuche haben nämlich gezeigt, daß sich die von der Weitzer echen Fabrik in Arad hergestellten Benzinelektromotoren als die, allen Anforderungen am besten entsprechenden bewähren. Bei diesen Wagen ist die Triebkraft der elektrische Strom, welcher auf dem Wagen selbst durch Benzinmotoren erzeugt wird. Mit Rücksicht auf die hier erwähnte Erfahrung, sind die neuangeschafften Wagen schon nach dem Benzinelektromotorsystems hergestellt worden. Auch die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen soll schon einige solche Wagen bestellt haben.

Elektrische Vollbahnen in Schweden. Wie ernetlich man jetzt in Schweden darauf bedacht ist, auf den staatlichen Eisenbahnen elektrischen Betrieb einzuführen, zeigt nicht nur der beschlossene Bau einer elektrischen Eisenbahn bei Stockholm, sondern vor allem auch der soeben von der Staatsbahnverwaltung bei der Regierung eingereichte Antrag, zum schleunigen Ankauf von Wasserfällen K 4,000.000 bereitzustellen. Zur Vorbereitung der großen Planes sind bereits eingehende Studien gemacht und Erhebungen angestellt worden u. a. über die für die Eisenbahnen verwendbaren Kraftquellen Schwedens. Als solche stehen 17 Wasserfälle und 5 Torfmoore zur Verfügung, die sich längs des ganzen Staatsbahnnetzes von der Südküste bis über den Polarkreis hinaus verteilen und die Umsetzung in die erforderliche elektrische Kraft gestatten. Von den Wasserfällen befinden sich jedoch zehn in Privatbesitz, während fünf ganz und zwei teilweise dem Staat gehören. Um nun zu verhindern, daß sich die Industrie und die Spekulation der Wasserfälle bemächtigen, die für den Eisenbahnbetrieb gebraucht werden, soll sich der Staat die Kraftquellen sichern. Die Staatsbehverwaltung bezeichnet die südliche Hälfte Schwedens für den elektrischen Betrieb am besten geeignet, und hier käme daher die Erwerbung von acht Wasserfällen mit zusammen etwa 40.000 *PS* Leistungsfähigkeit zuerst in Frage.

(„El. N.-Anz.“)

Digitized by Google

LITERATUR.

Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. Der 32. Jahrgang des Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn pro 1906/07, das einzige derartige Nachschlagebuch, welches die Personaldaten der Eisenbahnbehörden und sämtlicher Eisenbahnen, sowie Tramways in Österreich, Ungarn und im Okkupationsgebiete enthält, wird im Laufe des Monates März d. J. erscheinen. Der Subskriptionspreis beträgt K 4. Redaktion: Wien, II/2 Nordbahnstraße 50.

Meyers Großes Konversations-Lexikon. Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.)

Daß Meyers Großes Konversations-Lexikon auf dem Gebiete der Naturwissenschaften und Technik stets nur Vorzügliches leistet, ist sattsam bekannt. Es wäre deshalb nicht notwendig, für den soeben erschienenen 12. Band diese Vorzüge wieder hervorzuheben, wenn nicht die prächtigen technischen Tafeln, die gerade diesen Band wieder besonders auszeichnen, einen Hinweis verdienten. Sie sind fast sämtlich durch Aufnahme von einer ganzen Reihe neuer Typenbilder derartig verändert worden, daß sie fast als neue gelten können. Vor allen sind es die Tafeln „Lokomobilen", „Lokomotiven", „Leuchttürme", „Laffeten", „Elektrische Läutapparate", „Luftpumpen" und „Luftschiffahrt". Von naturwissenschaftlichen Artikeln sind die meteorologischen über „Luft", „Luftelektrizität", „Luftdruck", „Lufttemperatur", sowie die über „Licht", „Lichtelektrische Erscheinungen" bemerkenswert. Für den Geologen gibt die Beilage „Landesaufnahme in den wichtigsten Ländern" eine sehr gut geordnete Übersicht der veröffentlichten wichtigsten Kartenwerke des topographischen Bureaus. Von neuen Karten seien noch die von Livland, sowie die neuen Pläne von Leipzig und Lübeck erwähnt. Der Band enthält 34 schwarze und 4 Farbentafeln, sowie 14 Karten und Pläne. Kurz es gilt das alte Wort, daß der „Meyer" eine unübertreffliche Enzyklopädie des gesamten menschlichen Wissens und Könnens daratelit.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 20. Februar 1906. Nach Eröffnung der Sitzung bemerkte Se. Exzellenz der Präsident anläßlich, daß der Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten am 6. März d. J. in den Sophiensälen ein Konstimfest veranstaltet, zu welchem Eintrittskarten für die Clubmitglieder im Clubsekretariate zum Preise von K 2.— erhältlich sind. Weiters wurde seitens Seiner Exzellenz die Mitteilung gemacht, daß in der nächsten Clubversammlung am 6. März d. J. Herr Dr. Adolf Jolles, Dozent am k. k. technologischen Gewerbemuseum über die wichtigsten Grundsätze der Ernährung sprechen wird.

Hierauf hielt Herr Ingenieur Hermann Müller, Maschinen-Kommissär der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft den bereits angekündigten Vortrag über „Tarif-System", welcher vielen Beifall fand.

Mit dem Ausdrucke des Dankes an den Vortragenden schloß der Vorsitzende die Versammlung.

Der Schriftführer: Emil Guisolan.

Das gefertigte Wahlkomitee beehrt sich die Mitteilung zu machen, daß zufolge der in der Generalversammlung vom 27. März d. J. vorzunehmenden Wahlen des Präsidenten, eines Vizepräsidenten und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates eine

Wähler-Versammlung

am Dienstag den 20. März d. J., 7½ Uhr abends im Vortragssaale des Club stattfindet, und ladet zu zahlreichem Besuche ein.

Das Wahlkomitee.

Der Ausschußrat beehrt sich hiermit, zu der am

Dienstag, den 27. März l. J., 6 Uhr abends

im Clublokale (I. Eschenbachgasse 11)

stattfindenden

XXIX. ordentl. Generalversammlung

des

Club österreichischer Eisenbahnbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Clubjahr 1905.
2. Bericht der Rechnungsrevisoren.
3. Wahl des Präsidenten, eines Vizepräsidenten und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates; ferner der Rechnungsrevisoren, sowie deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 20. März dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten.

Der für Samstag den 3. März programmgemäß festgesetzte

Theater-Abend

im Festsaale des Kaufmännischen Vereins, I. Johannesgasse 4, findet ebenda erst am Mittwoch, den 14. März d. J., präzise ½8 Uhr abends statt. Am Tage der Vorstellung findet eine Kartenausgabe nicht statt.

Nach der Theater-Vorstellung wird getanzt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 15.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung".

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „Die Eisenbahn-Tariftechnik" von Emil Rauk, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1·60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn"** Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1·20.

3. Heft: **„Die Organisation der Eisenbahngütertarife Österreichs"**. Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leeder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K. 1·20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes"**. Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. **„Das Lokalbahnwesen in Österreich"**. Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges"** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnützung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst"**. Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

II. Reihe, Band 1: „Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht". Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5·20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich
Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co.,
Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Schnellzugsverbindung Meran—Salzburg—Wien.

Für die Zeit des Verkehres des Bozen—Münchner Zuges d. i. ab 15. d. wird nachstehende günstige Schnellzugsverbindung von Meran nach Salzburg und Wien, welche ab Innsbruck der Paris—Wiener Schnellzug vermittelt, in Kraft treten.

Meran	ab	12 Uhr 13 Min. nachmittags
Innsbruck	an	5 „ 42 „ „
Innsbruck	ab	6 „ 30 „ abends
Bischofshofen	an	11 „ 6 „ nachts
Salzburg	„	12 „ 45 „ „

Wien-Westbahnhof (über Bischofshofen—Selzthal) an 6 Uhr 30 Min. früh.

Fahrtdauer Meran—Salzburg 12 Stunden 32 Minuten, Meran—Wien-Westbahnhof 18 Stunden 17 Minuten.

Der Paris—Wiener Schnellzug kann in Innsbruck auch durch den Südbahn-Personenzug Nr. 21 und zwar während der ganzen Dauer des Winterfahrplanes vereinigt werden. In diesem Falle resultiert eine ungefähr 2 Stunden längere Fahrtdauer.

Meran	ab	10 Uhr 26 vormittags
Bozen-Gries	„	11 „ 35 „ „
Innsbruck	an	4 „ 25 nachmittags.

Ab Innsbruck stehen ein Schlafwagen und direkte Wagen nach Wien zur Verfügung. Für Reisende nach Salzburg und Oberösterreich dient gleichfalls ein direkter Wagen Basel—Salzburg—Wien.

K. k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kundmachung.

Die 86. (außerordentliche) Generalversammlung der Aktionäre der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn findet Samstag, den 31. März 1906, vormittags 10 Uhr, im neuen Administrationsgebäude (II. Nordbahnstraße Nr. 50) in Wien statt. — Einziger Gegenstand der Verhandlung: Beschlußfassung über das zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrate der Aktiengesellschaft der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits abgeschlossene Übereinkommen, betreffend die Einlösung des einheitlich konzessionierten Hauptbahnnetzes und der Lokalbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner die Erwerbung einiger Bestandteile des sonstigen Vermögens der genannten Aktiengesellschaft durch den Staat, sowie wegen Übernahme der gesellschaftlichen Montanbahn in den Staatsbetrieb.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), **Holland** (via Arlberg—St. Gotthard) **und München** (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	○	◇	▲		○	◇
Wien Whbf. . ab	1000	*2020	1010	Paris . . . . ab	835	845
Prag KFJB. . „	720	„	„	Basel . . . . „	150	605
Linz . . . . „	133	1041	511	Holland . . . „	630	1115
Salzburg . . . „	422	140	655	Genf . . . . „	120	1240
Bad Gastein . . „	722	1620	955	Zürich . . . „	1648	1025
München . . . „	756	1650	1040	Meran . . . „	718	11026
Innsbruck . . „	1002	1	1748	Innsbruck . . „	214	630
Meran . . . „	726	117	826	Bad Gastein . „	550	„
Zürich . . . „	629	210	828	München . . „	535	11049
Genf . . . . „	105	1	535	Salzburg . . an	905	1245
Holland . . . „	310	1023	600	Linz . . . . „	1245	525
Basel . . . . „	913	412	1126	Prag KFJB. . „	„	922
Paris . . . . „	545	1135	740	Wien Whbf. . „	600	530

§ Wien Whbf. ab 820 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur im November und April. † Über Winterthur—St. Margarethen.
1 Vom 15. März 1906 ab 1213 nachm. ‖ Wien Whbf. an 720 Früh.

○ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich. **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langen, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—) Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Buchs (Rheintal); **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und von Vezoul nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 548

ROESSEMANN & KÜHNEMANN
ABT. FÜR
ARTHUR KOPPEL'SCHE
SCHMALSPURBAHNEN
WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

Niederlage der Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen) WIEN I. Freyung 3. 651

Glaser-Diamanten
in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Bithographien.
Brillanten Diamanten
f. Naturnabrikten, zum Justieren u. Spaltieren von Papier-Kalander, Porzellan- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549
L. Puschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 18. Ill. 2.
Preisl. u. Beilang. gratis u. franko.

Felix Blaživček
Wien, V. Straußengasse 17.
FABRIK
für
Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände
Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkisten, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten bester Privatbahnen.

Garvens-Werke
WIEN
II. Handelskai 130
fabrizieren und halten großes Lager von:
Pumpen aller Art:
Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.
Waagen für jeden Zweck:
Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen.
Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos. 560

JOSEF SCHATZ, Gravier- u. mechan. Anstalt, Kautschukstempigien-Erzeugung. WIEN, XVIII/3. Bösenyigasse 64. 478
Spezialität für Stationsausrüstung mit Kompostseure, Normalfrankierstempel, Numeratoren, Amtssiegeln, Dinklipressen, Brennstempeln.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefstraße 4. Budapest. Innsbruck, Burggraben 21. Lemberg, Walówa 11 etc.

VIII/1, Langegasse Nr. 1 Zentrale. WIEN I. Graben, Palais Equitable Stadt-Niederlage.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 481

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 538

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. — Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größtes Format 3000 : 1500 mm.

Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. Adjustierung der Pläne. 546

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 525

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Leobersdorfer Maschinenfabrik

von GANZ & Co.

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabrication von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen

ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel"

für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen

in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom.

908

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 536

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 355. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.093. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 12. Wien, den 19. März 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser

ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist 503

HYDROCHROMIN

schön streichfertig und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—L.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 515

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

XIV/1 Goldschlagstraße 126.

Telephon H 12.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. • • • • • • 484

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 525

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Dessinblätter auf Wunsch gratis und franko.

KORKSTEIN-FABRIK

ACTIENGESELLSCHAFT vorm.

KLEINER & BOKMAYER

CENTRAL-BUREAU: WIEN, VI/1 KÖSTLERGASSE № 7.

Ausführung aller bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverluste.

Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.

Riegelwandverkleidung von Signalhütten, Wächterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Bauobjekte jeder Art.

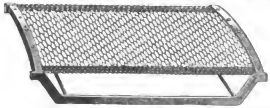
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen.

Trockenlegung feuchter Mauern.

Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.

FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN:

PAT. EMULGIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Siebwaren-Fabrikanten

Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 559

Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Digitized by Google

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk*. Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Bessemergüsse, vorzeglich Röhrenguß nach stehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Puddelstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gitterträger, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedwaare, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpenröhre und Anfahrung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas gearbeitete, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmasse, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 557

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendrahtm hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Trajseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blockslgnalkabel. Trolley-Drähte. 483

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.

Geschliffene Diamanten

f. Bohrunternehmungen, zum Bohren u. Graviren von Papier-Kalender, Porzellan- u. Porzellanwalzen z. f. w. liefert die Firma 1049

R. Buschert & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 13, II/I.

Preisl. u. Verlang. gratis u. franko. 838

Felix Blažíček

Wien, V. Straußengasse 17.

FABRIK

für

Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

816

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.

Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen

Niederlage der Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)

WIEN

I. Freyung 3.

557

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Blitzableiter-Einrichtungen, Elementbatt.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 696

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen

Stationsbrunnenpumpen

Expreßpumpen für große Förderhöhen

Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen

Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen

Kohlenwaagen.

869

Katalogen. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Einige

100 Waggonladungen

gebrauchte, garantiert fahrbare Sekundärbahnschienen, sowie einige normal- und schmalspurige Lokomotiven für Fabriks- und Schleppgeleise offerieren billigst

Josef Brukner & Söhne Wien II/2 Novaragasse Nr. 42.

Fußbodenfabrik

Balersdorf & Blach

Fabrik: XI. Kaiser-Ebersdorf, Einsiedlergasse Nr. 6, Telephon Stumerhof 66. 832

Bureau: I. Kolowratring 9, Telephon 1264.

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

□ □ □

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Ammoniumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten, bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größter Format 2000 : 1000 mm.

□ □ □

□ Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. □ Adjustierung der Pläne 846

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 12. Wien, den 19. März 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Die Verkehrsicherheit auf den österreichischen Bahnen. Von V. G. Bosshardt. Gleislose Bahnen. Die Heranbildung der Eisenbahnbeamten in England. Monats-Chronik Februar 1906. — Chronik: Preisausschreiben. Hygienische Ausstellung Wien-Rotunde 1906. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1906 verglichen mit demselben Monate 1905. Das Eisenbahn-Museum in Dresden. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung vom 6. März 1906. Ankündigung der Wählerversammlung. Ankündigung der Generalversammlung.

Clubversammlung: Dienstag, den 20. März 1906, 1/27 Uhr abends. Leseabend, gehalten von der k. k. Hofschauspielerin Frau Auguste Wilbrandt-Baudius.

Zu diesem Leseabend haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Leseabends gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Am Dienstag, den 20. März 1906, 6 Uhr abends wird Mr. Henry Goldman für Fachmänner des Rechnungsdienstes den von ihm erfundenen Rechenapparat „*Arithmaschine*" demonstrieren.

Die Verkehrssicherheit auf den österreichischen Bahnen.*)

Von V. G. Bosshardt.

Am 15. September 1830 wurde die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester eröffnet. Max Maria v. Weber nennt diesen Tag die „eiserne Weihnacht". Leider knüpft sich an dieses große Ereignis auch die Erinnerung an das erste Opfer des Eisenbahnbetriebes.

In der Station Parkside, wo die Lokomotiven der Eröffnungszüge Wasser nahmen, wurde das Parlamentsmitglied, Mr. Huskisson, der während des Aufenthaltes im Gespräche mit mehreren Herren, darunter auch Lord Wellington, dem Geleise zu nahe gekommen war, von einer auswechselnden Lokomotive erfaßt und so schwer verletzt, daß er kurze Zeit nachher starb. Auf einem schnell zum Krankenlager umgestalteten Wagen wurde der Sterbende mit einem Sonderzuge, dessen Lokomotive Stephenson selbst führte, nach Manchester gebracht.

Es ist ein seltsames Verhängnis, daß die strahlende Erinnerung an die Eröffnung der ersten, großen Lokomotiveisenbahn durch diesen Schatten verdunkelt wird. Das Gedächtnis an das erschütternde Ereignis von Parkside wird unwillkürlich lebendig, wenn man daran geht, auf die Opferliste des Eisenbahnbetriebes einen Blick zu werfen.

Von hier — dem ersten Opfer — nimmt im Grunde genommen die Unfallsstatistik der Eisenbahnen ihren Ausgang. Wir mußten schon am Anfange lernen, daß auch hier der errungene, gewaltige Fortschritt teuer bezahlt werden muß. Der Kampf wurde sofort aufgenommen. Neben der fortschreitenden Entwicklung des Eisenbahnwesens wurde alles aufgeboten, um den hohen Einsatz an Menschenleben immer mehr zu verringern.

Dieses Ziel wurde rastlos im Auge behalten und die ganze Geschichte des Eisenbahnwesens liefert den Beweis, mit welcher Ausdauer, mit welchem zähen Beharren an dem festgesteckten Ziele festgehalten wurde.

Dieses Bestreben wurde und wird noch immer zeitweilig durch Katastrophen gestört. Allein jede derselben schafft neue Mittel, zeigt neue Wege, um ihre Wiederholung nach Möglichkeit zu verhindern.

Die Reduzierung einzelner Angaben auf Tagesdurchschnitte wurde vorgenommen, weil dem Verfasser gerade diese Meßwerte geeignet schienen, auch dem weniger Fachkundigen die Beurteilung zu erleichtern. Die so nahe liegende Untersuchung des Verhältnisses zwischen Unfällen und Verspätungen unterblieb einerseits deshalb, weil die amtliche Statistik Jahresübersichten der Zugverspätungen leider nicht enthält, andererseits die monatweise im „Zentralblatt für Eisenbahn und Dampfschiffahrt" erscheinenden statistischen Angaben der Generalinspektion nur die Endverspätungen behandeln, welches System der Statistik nicht dem eigentlichen Zwecke entspricht. (Vergl. hierüber den Aufsatz in Nr. 11 der „Österr. Eisenbahnzeitung" vom 15. April 1905.)

Überdies aber hätten diese statistischen Monatsberichte erst für die einzelnen Jahre zusammengestellt und daraus die Jahresergebnisse gebildet werden müssen, zu welcher umfangreichen Arbeit dem Verfasser dermalen die Zeit nicht zur Verfügung stand. Der interessante Versuch einer dahin gehenden Arbeit muß demnach vielleicht für spätere Zeit vorbehalten bleiben, wenn nicht etwa Berufenere sich schon jetzt dieser Arbeit zuwenden.

*) Als Grundlagen für die vorliegende Arbeit wurde die „Statistik des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen" und das „Statistische Jahrbuch der Stadt Wien für das Jahr 1903" benützt. Etwaige abweichende Ergebnisse von jenen der österr. Statistik sind auf Divergenzen der Österr.- und der Vereinsstatistik zurückzuführen. In allen Fällen, in welchen der Straßenverkehr Wiens in Vergleich gezogen wurde, ist derselbe nur bis auf das Jahr 1899 ausgedehnt, weil die Angaben des benützten statistischen Jahrbuches nur soweit zurückreichen und dieser Zeitraum für die Gewinnung eines Überblickes ausreichend schien. Beim Vergleich mit den Straßenbahnen wurden nur die Jahre 1901—1903 einbezogen, weil der reine elektrische Betrieb mit dem Jahre 1901 beginnt.

Digitized by Google

holung zu erschweren oder unmöglich zu machen. Jede Niederlage wird so zum Ausgangspunkte neuer Fortschritte.

Die Verkehrssicherheit kann nur im Zusammenhange mit den Leistungen beurteilt werden. Wir werden berechtigt sein, anzunehmen, daß sie eine erhöhte ist, wenn die Anzahl der Unfälle und ihrer Opfer nicht im selben Verhältnisse, wie der Verkehr zunimmt und wir können von gesteigerter Vollkommenheit sprechen, wenn die Zahl der Unfälle, trotz steigender Tendenz der Leistungen, sich in abnehmender Linie bewegt.

Einen relativen Maßstab für den erreichten Grad der Sicherheit erhalten wir endlich noch durch den Vergleich mit den Ereignissen bei den Verkehrsmitteln der öffentlichen Straßen. — Es soll nun an der Hand der statistischen Angaben versucht werden, den Grad der Sicherheit des Eisenbahnverkehres festzustellen. Das wichtigste sind die Opfer an Leben und Gesundheit der Menschen.

In der folgenden Zusammenstellung ist deshalb zur Gewinnung eines allgemeinen Überblickes die Anzahl der im Betriebe sämtlicher österreichischen Bahnen vorgekommenen Tötungen und Verletzungen vom Jahre 1895 jenen vom Jahre 1903 gegenübergestellt.

I. Reisende.

	1895		1903	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Durch Bahnunfälle wurden unverschuldet Reisende	1	101	—	90
Durch eigenes Verschulden infolge Unvorsichtigkeit wurden Reisende	14	78	10	60
Im Ganzen	15	179	10	150
Totale (Getötete und Verletzte)	194		160	

Auf Leistungseinheiten reduziert entfielen:

	1895		1903	
	Reisende			
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Auf 10,000.000 Reisende	1·668	19·88	0·644	9·676
Auf 10,000.000 zurückgelegte Personenfahrkilometer	0·038	0·468	0·019	0·292
Auf 10,000.000 Personenwagenachskilometer	0·182	2·182	0·090	1·363

II. Bahnbedienstete.

	1895		1903	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Durch Bahnunfälle wurden unverschuldet Bahnbedienstete	8	188	6	150
Durch eigenes Verschulden wurden Bahnbedienstete	79	695	73	540
Im Ganzen	87	808	79	690
Totale (Getötete und Verletzte)	895		769	

Auf Leistungseinheiten reduziert ergibt sich folgendes:

	1895		1903	
	Bahnbedienstete			
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Auf 10,000.000 Zugkilometer	12·794	118·23	5·642	49·285
Auf 10,000.000 Achskilometer überhaupt	0·341	3·168	0·135	1·185

III. Andere Personen.

	1895		1903	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Dritte Personen unverschuldet durch Betriebsereignisse (offene Schranken etc.)	4	31	8	26
Dritte Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit	78	90	71	96
Im Ganzen	82	121	79	122
Totale (Getötete und Verletzte)	203		201	

Auf Leistungseinheiten reduziert entfallen:

	1895		1903	
	Dritte Personen			
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Auf 10,000.000 Zugkilometer	12·058	17·794	5·642	8·714
Auf 10,000.000 Achskilometer überhaupt	0·140	0·207	0·135	0·209

Die Gesamtzahl aller beim Betriebe verunglückten Personen (d. h. die Summe der unter I bis III angeführten) beträgt:

	Im Jahre 1895			Im Jahre 1903		
	getötet	verletzt	zusammen	getötet	verletzt	zusammen
	184	1108	1292	168	962	1130
auf 10,000.000 Zugskilometer	27·058	162·941	190·000	12·000	68·714	80·714
auf 10,000.000 Achskilometer überhaupt	0·717	4·344	5·066	0·288	1·650	1·938

Reduziert man vorstehende Gesamtzahl der Unfälle von Personen (d. h. die vorherige Summe der Gruppen I—III) auf jeden Tag des Jahres, so ergibt sich folgender Tagesdurchschnitt:

Im Jahre 1905		Im Jahre 1903	
0·504	Personen getötet	0·461	Personen getötet
3·035	„ verletzt	2·635	„ verletzt
3·575	„ überhaupt verunglückt	3·095	„ überhaupt verunglückt.

Digitized by Google

Hiebei darf nicht übersehen werden, daß in diesen Durchschnittswerten Reisende, Bahnbedienstete und dritte Personen enthalten und überdies auch noch die durch eigenes Verschulden Verunglückten einbezogen sind.

Für die Reisenden allein (unverschuldet und durch eigene Unvorsichtigkeit) ergibt sich folgender Tagesdurchschnitt:

Im Jahre 1895		Im Jahre 1903	
0·041	Reisende getötet	0·027	Reisende getötet
0·490 „	verletzt	0·410 „	verletzt
0·523 „	überhaupt verunglückt	0·438 „	überhaupt verunglückt.

Für die Bahnbediensteten (unverschuldet und durch eigenes Verschulden) beträgt der Tagesdurchschnitt:

Im Jahre 1895		Im Jahre 1903	
0·238	Bedienstete getötet	0·216	Bedienstete getötet
2·213 „	verletzt	1·890 „	verletzt
2·452 „	überhaupt verunglückt	2·106 „	überhaupt verunglückt

Bei den Bahnbediensteten bestand diese Wahrscheinlichkeit 1895 nach je 2, im Jahre 1903 nach je 2·4 Tagen, und zwar im Verhältnisse von 1 zum Gesamtstande der Bediensteten.

Aus sämtlichen, vorgeführten Angaben ergibt sich sowohl eine absolute als auch relative, sehr wesentliche Herabminderung des Gefahrsmomentes sowohl rücksichtlich der Reisenden, als auch der Bediensteten.

Hiebei muß auch die im Vergleiche der Jahre 1895 und 1903 eingetretene Steigerung der Leistungen in Betracht gezogen werden.

Diese Steigerung (1903 gegen 1895) betrug:

Anzahl der beförderten Reisenden . . . . + 71·7%
der Personenkilometer . . . . . + 34·3%
der Achskilometer . . . . . + 128·3%
der Zugskilometer . . . . . + 99·1%

Um jedoch ein vollständiges Bild zu gewinnen, ist es notwendig, die Gesamtergebnisse aller einzelnen Jahre der Vergleichsperiode 1895 bis 1903 zu überblicken. Dies wird durch die folgende Zusammenstellung ermöglicht:

Im Jahre	Absolute Angaben: Anzahl der Getöteten	Verletzten	Zusammen Reisenden, Bediensteten und anderen Personen	Im Vergleiche zu 1895 mehr (+) oder weniger (−)	Relative Angaben: auf 10,000.000 Zugskilometer entfallen Getötete	Verletzte	Zusammen Reisende, Bedienstete und andere Personen	auf 10,000.000 Achskilometer überhaupt entfallen Getötete	Verletzte	Zusammen Reisende, Bedienstete und andere Personen
1895	184	1108	1292	—	27·058	162·941	190·000	0·717	4·344	5·066
1896	167	1402	1569	+277	19·647	164·491	184·588	0·616	5·173	5·789
1897	196	1466	1662	+370	17·818	133·272	151·090	0·411	3·073	3·484
1898	200	730	930	−362	16·666	60·833	77·500	0·392	1·434	1·827
1899	218	910	1128	+164	17·723	73·982	91·707	0·416	1·736	2·167
1900	198	872	1070	−222	15·230	67·076	82·307	0·354	1·559	1·914
1901	190	1079	1269	−23	14·615	83·000	97·615	0·337	1·916	2·253
1902	181	908	1089	−203	14·155	69·846	84·000	0·318	1·571	1·892
1903	168	962	1130	−162	12·000	68·714	80·714	0·288	1·650	1·938

Im Jahre 1905 wurden auf sämtlichen österreichischen Bahnen täglich zirka 250.700 Reisende befördert; für einen derselben bestand die Wahrscheinlichkeit einer Verletzung durch Bahnunfall oder eigene Schuld nach je 1·9 Tagen.

Im Jahre 1903 bestand diese Wahrscheinlichkeit für einen von 445·000 Reisenden nach je 2·2 Tagen.

Von der Gesamtzahl der Eisenbahnbediensteten bestand diese Wahrscheinlichkeit im Jahre 1895 schon nach je 0·4, im Jahre 1905 nach je 0·5 Tagen.

Da hierin alle, überhaupt vorkommenden Möglichkeiten einer Verletzung in Betracht gezogen sind, ist es klar, daß die Wahrscheinlichkeit einer Verunglückung durch Bahnunfälle viel weiter hinausgerückt ist.

Für Verunglückungen ausschließlich infolge eines Bahnunfalles lag die Wahrscheinlichkeit bei Reisenden im Jahre 1895 im Verhältnis von 1:250.000 nach je 3·7 Tagen, 1903 im Verhältnis von 1:445.000 nach je 4·1 Tagen vor.

Die einzelnen Jahre weisen — wie natürlich, nachdem ja auch die Fälle eigener Unvorsichtigkeit einbezogen sind — große Schwankungen auf. Immerhin aber geht daraus hervor, daß die abnehmende Tendenz ganz entschieden vorwaltet. Nunmehr erscheint es noch notwendig dem Straßenverkehr einen flüchtigen Blick zu widmen. Am naheliegendsten ist der Verkehr der elektrischen Straßenbahnen in Wien. Wir entnehmen hierüber dem „Statistischen Jahrbuche der Stadt Wien für das Jahr 1903" folgende Angaben:

Im Jahre	Wurden Passagiere verletzt: tödtlich:	schwer:	zusammen:	Beim Überschreiten der Geleise verunglückten:	Insgesamt getötet:	verletzt:
1901	9	60	69	284	9	344
1902	27	113	140	396	27	509
1903	16	64	80	357	16	421

Die Leistungen haben betragen:

Im Jahre	Beförderte Personen:	Fahrtkilometer:
1901	111,290.448	27,933.805
1902	133,329.240	32,439.061
1903	158,288.417	42,840.661

Digitized by Google

Wenn man im Straßenbahnverkehr die Verunglückungen beim Geleiseüberschreiten ganz unberücksichtigt läßt und beim Eisenbahnverkehre sich nur auf die Anzahl der verunglückten Reisenden (verschuldet und unverschuldet) beschränkt, so erhält man beim Vergleich beider Verkehrsmittel, das in der folgenden Zusammenstellung ersichtliche Ergebnis.

Aus dieser Zusammenstellung erhellt, daß der Eisenbahnverkehr den Vergleich mit einem lokalen Straßenverkehrsmittel nicht nur nicht zu scheuen braucht, sondern daß das Sicherheitsverhältnis zeitweilig sogar erheblich günstiger, als jenes der Straßenbahn ist.

(Schluß folgt.)

Gleislose Bahnen.

Die in Nr. 9 dieser Zeitung vom 26. Februar 1906 auszugsweise wiedergegebene Mitteilung des Eisenbahnsekretärs Bade erfordert eine Ergänzung. Nach vorliegendem amtlichen Bericht der großherzoglichen Generaldirektion in Schwerin vom 4. Dezember 1905 sind tatsächlich Totaleinnahmen von Mk. 7587·03, Betriebsanslagen von Mk. 13.436·48 gegenübergestanden, welcher Ausfall von Mk. 5849·45 sich unter Annahme einer Verzinsunge- und Amortisationsquote von Mk. 6500 auf einen Totalausfall von Mk. 12.349.45 pro 1905 erhöhen würde. Trotzdem schließt der amtliche Bericht wie folgt: „Eine weitere Ausdehnung des Kraftwagenbetriebes ist vorläufig nicht beabsichtigt. Die Einführung für die fragliche Verbindung ist erfolgt, weil die Anlage einer Eisenbahn an deren Stelle zu einem noch größeren Fehlbetrag geführt haben dürfte."

Dieser Schlußsatz bestätigt die Ansicht, daß häufig die Einrichtung gleisloser Bahnen trotz des Betriebsdefizites dem Ban minderwertiger Lokalbahnen, welcher die Verzinsung und Amortisation eines ungleich höheren Anlagekapitales erfordern würde, vorzuziehen ist.

Übrigens lauten die Berichte über gleislose Bahnen in Bayern wesentlich günstiger. So schreibt die Generaldirektion der kgl. bayerischen Posten und Telegraphen, ddto. München, 9. November 1905:

„Der Motorwagenbetrieb auf der Strecke Tölz—Lenggries bot anfangs infolge der wenig geeigneten Straßenverhältnisse, besonders wegen der starken Abnützung der Gummireifen, ziemliche Schwierigkeiten, die aber jetzt im wesentlichen behoben sind.

Auf unseren Linien Tölz—Bichl und Southofen—Hindelang, welche am 30. Juli, bezw. 1. August l. J. eröffnet wurden, hat sich der Verkehr bis jetzt, von kleineren Störungen abgesehen, glatt abgewickelt, trotzdem bereits Schneehöhen von 30 bis 50 *cm* zu durchfahren waren.

Nähere Angaben über die Betriebskosten bedauern wir wegen der Kürze der Zeit noch nicht machen zu können, da die bisherigen, durch die Neuheit des Betriebes und die noch geringe Praxis der Wagenführer stark beeinflußten Ausgaben ein falsches Bild geben würden.

Im nächsten Jahre werden voraussichtlich fünf neue Postmotorwagenlinien in Betrieb kommen.

Schließlich möchten wir noch bemerken, daß der Personenverkehr auf allen drei Postmotorwagenlinien gegen den früheren Postverkehr erheblich gestiegen ist, so daß außer den regelmäßigen, ziemlich häufigen Fahrten öfters Bedarfsfahrten ausgeführt werden mußten. Für den Winterfahrplan wurde die Zahl der Fahrten verringert; bis jetzt ist die Frequenz noch immer ziemlich gut."

Das kgl. Bayerische Verkehrsministerium publizierte am 12. Dezember 1905 die bisherigen Betriebsergebnisse der staatlichen Motorwagenlinien im „Bayerischen Kurier" und „Münchener Fremdenblatt".

Diesem Bericht ist zu entnehmen, daß die Verkehrssteigerung auf der Linie Southofen—Hindelang eine siebenfache, auf der Strecke Bad Tölz—Lenggries eine neunfache und auf der Strecke Bad Tölz—Bichl gar eine zehnfache war. Laut vorzitierten Berichtes, der nur über eine Betriebszeit von drei, bezw. fünf und vier Monaten erstattet wird, wurden während dieser kurzen Zeit 51.810 Personen befördert. Es wird erwartet, daß bei Durchführung des Vollbetriebes im Sommer und namentlich Anfleben des Güterverkehres, welcher bisher nahezu unentwickelt war, auch für die Linie Bad Tölz—Lenggries—Bichl ebenso wie es bei der Linie Southofen—Hindelang schon jetzt der Fall war, ein Reinerträgnis resultieren würde, da selbstverständlich der Anfangsbetrieb erhöhte Mehrauslagen verursachte.

Jedenfalls scheinen sich die von der Daimler-Motoren-Gesellschaft Marienfelde bei Berlin gelieferten Fahrbetriebsmittel gut bewährt zu haben.

Über die Betriebsergebnisse der Automobillinie Kochel—Mittenwald—Partenkirchen, auf welcher Omnibusse der Berliner Neuen Automobil-Gesellschaft verkehren, liegt leider noch kein Bericht vor.

Auch in den österreichischen Alpenländern würde die Einrichtung gleisloser Bahnen oder einfacher gesagt, regelmäßiger Automobilverbindungen ebenso sehr dem Bedürfnisse entsprechen wie im bayerischen Hochland, da gerade dort, wo die kurzdauernde auf den Hochsommer beschränkte Reisezeit Rentabilität von ad hoc gebauten Eisenbahnen nicht erwarten läßt, Automobillinien geeigneten Ersatz schaffen könnten. Leider wird vielfach seitens der allmächtigen Postmeister, welche jetzt den Fremdenverkehr häufig nahezu vollständig monopolisiert haben, der Einrichtung von Automobillinien heftigst opponiert und schließt sich die konservative Bauernbevölkerung dieser Opposition meistens an.

Nichtsdestoweniger steht zu hoffen, daß bei der Bemühung der Regierung, den Fremdenverkehr in Österreich zu heben, auch auf die Verbesserung des teilweise noch recht mangelhaften und teueren Transportwesens hingewirkt werden wird und wie könnte das einfacher und billiger geschehen als durch Förderung der auf Einrichtung regelmäßiger Automobilverbindungen hinzielenden Bestrebungen.

Leopold Ritter von Stockert,
Oberinspektor der k. k. priv. Bozen—Meraner Bahn.

Die Heranbildung der Eisenbahnbeamten in England.

Aus Anlaß der Eröffnung von Eisenbahnfachkursen an der mit der Universität verbundenen Handelsschule in Liverpool hielt der bekannte englische Eisenbahnfachmann und Schriftsteller W. M. Acworth, eine Rede, aus welcher wir einige Gedanken allgemeinerer Natur wiedergeben, weil sie so recht geeignet sind, zu zeigen, wie grundverschieden heute noch die Ansichten über die für die Eisenbahnbeamten nötige Fachbildung sind.

Acworth wirft zunächst die Frage auf: Benötigt der Eisenbahnbeamte überhaupt eine fachliche Vorbildung? Diese Frage wird im Hinblicke darauf, daß der Eisenbahnbeamte in erster Linie Interessen der Allgemeinheit, in zweiter Linie erst seinen eigenen zu dienen hat, entschieden bejaht. Bisher war es aber nicht Sache einer Schule, den Eisenbahnbeamten für seinen wichtigen und verantwortlichen Pflichtenkreis vorzubereiten. Man überließ es ihm, sich selbst das nötige Wissen

Digitized by Google

zu verschaffen. Dies wird umso schwieriger, je höher der Rang und die Verantwortlichkeit der Stellung ist, die der einzelne Beamte erreicht. Andere wird in Deutschland, Frankreich und Amerika vorgegangen,*) wo von denen, die sich dem Eisenbahndienst widmen, vor Eintritt in denselben in erster Linie die Aneignung eines bestimmten, allgemeinen, in zweiter Linie fachlichen Wissens verlangt wird. Die Art des Wissens sowie das Ausmaß desselben ist in jedem dieser Länder verschieden. Die Eröffnung der Eisenbahnvorträge an der Universität in Liverpool beweise, daß man nunmehr auch in England von der Ansicht ausgehe, die Heranbildung des Eisenbahnbeamten setze zunächst die Aneignung allgemeinen Wissens voraus.

Wie soll nun die Heranbildung des Eisenbahnbeamten stattfinden? Die Eisenbahn ist ein weitverzweigter Organismus und umfaßt alle Arten von Dienstleistungen. Manche unterscheiden sich kaum von denen, welche sich außerhalb des Eisenbahnunternehmens vollziehen, z. B. die Tätigkeit eines Ingenieurs, der Brücken, Lokomotiven oder Waggons baut oder eines Juristen, der Grund für die Unternehmung einlöst.

Bei Beantwortung der oben aufgeworfenen Frage dürfe man jedoch nicht nur an solche Personen denken, welche ihre Tätigkeit auf ein derartiges, scharf abgegrenztes Gebiet beschränken, sondern müsse an die höchsten Beamten einer Eisenbahnunternehmung, den Generaldirektor etc. denken.

Acworth ist weit davon entfernt, etwas gegen die bestehende systematische Ausbildung der großen Mehrzahl des Personales z. B. im Signaldienste oder in der Güterfaktnierung einzuwenden. Denn diese ist nach seiner Ansicht bloß eine technische Ausbildung in einem bestimmten Zweige des Eisenbahndienstes, nicht aber eine berufsmäßige Ausbildung, wie man sie für die leitenden Beamten eines großen Industrieunternehmens verlangt. Diese sind berufen, die verschiedensten Tätigkeiten in die Einheit des Unternehmens zusammenzufassen.

Man könnte einwenden, die Stellung eines Generaldirektors etc. komme bei Erörterung der vorliegenden Frage wegen der geringen Anzahl dieser Stellungen für die Menge der Angestellten praktisch überhaupt nicht in Betracht. Diesen Einwand weist Acworth damit zurück, daß nach dem Ausspruche kompetenter Eisenbahnleute nicht nur die Zahl der zu Generaldirektoren, sondern auch die Zahl der zu den sonstigen leitenden Stellungen geeigneten Personen geringer sei als die Zahl der Stellen.

Acworth versucht nun ein Bild des Bildungsganges, welches für derartige leitende Stellungen notwendig ist, zu entwerfen. Er geht hiebei von den Aufgaben, die die Stellung mit sich bringt, aus. In erster Linie ergeben sich für den Generaldirektor als Chef eines großen Unternehmens Pflichten gegenüber der Öffentlichkeit und der Regierung. In zweiter Linie ist er Leiter eines großen, kaufmännischen, auf Gewinn berechneten Unternehmens, welches für das Publikum Transportdienste besorgt. Endlich steht er an der Spitze eines nach Tausenden zählenden Personales und trägt die Verantwortlichkeit für eine große Menge wertvollen Materiales. Um den vielfachen Ansprüchen, welche sich aus der Stellung eines Generaldirektors ergeben, gewachsen zu sein, muß dieser Kenntnisse von der politischen Geschichte des Landes, von der Stellung der Regierung zur Privatindustrie, von der Verfassung des Landes und von der Gesetzgebung betreffend die Kontrolle der Eisenbahnen durch den Staat, besitzen. Da die Eisenbahn eine juristische Person ist und in zahlreichen, rechtlichen Beziehungen zu anderen Personen steht, z. B. Grundnachbarn, Lieferanten, Verfrächtern und Passagieren, ist eine gewisse Kenntnis des bürgerlichen Rechtes von großem Nutzen. Nachdem der Generaldirektor einer Eisenbahn an der Spitze eines kaufmännischen Transportunternehmens steht, muß er den mannigfaltigen, schwierigen Fragen des Tarifwesens Verständnis entgegenbringen. Dieses wird durch allgemeine ökonomische Kenntnisse und durch die hauptsächlich in der ausländischen Literatur niedergelegten Resultate tarifarischer Studien wesentlich gefördert. Ferner ist ein Eisenbahndirektor der Chef einer großen Anzahl von Angestellten. Die Leitung derselben ist natürlich nicht etwas, das sich aus Büchern lernen läßt, aber dennoch ist das Studium der Organisation der Gewerkschaften und die Formen der Entlohnung industrieller Arbeit von Wert. Endlich sind alle technischen Fragen z. B. Anlage von Tunnels oder Umgehung von Höhen, Verwendung von Lokomotiven verschiedenen Typus, zugleich Fragen ökonomischer Natur. Für einen Eisenbahndirektor sind daher technische Kenntnisse in dem Umfange unentbehrlich, daß er in der Lage ist, Gutachten von Technikern zu verstehen und kritisch zu beurteilen. Diese drei Arten von Kenntnissen: Grundsätze der Ökonomie, des öffentlichen und bürgerlichen Rechtes, technische Grundbegriffe können auf akademische Weise — etwa in einem Zeitraume von drei Jahren — gelehrt werden. Allerdings fehle es in England an Lehrern z. B. auf dem Gebiete der Ökonomie des Transportwesens gebe es in diesem Lande niemand, der sich mit Hadley und Tanssig in Amerika, Colson in Frankreich, Ullrich, Sax und Cohn in Deutschland*), vergleichen lasse. Ebenso wie es in England an Lehrern fehle, mangle es auch an fachlichen Büchern.

Der vollständige Zusammenhang zwischen Praxis und Theorie könne jedoch nur wie auf vielen anderen Wissensgebieten durch eine gute Fachzeitung hergestellt werden. Jüngst wurde in England in dieser Richtung mit der „Railway Gazette“ ein Anfang gemacht. Aber dieselbe kämpft noch mit drei Schwierigkeiten: 1. Mangel an Lesern wegen Geringschätzung der Theorie, 2. die meisten Informationen und Vorgänge auf dem Gebiete der Bahnen werden als private Angelegenheiten behandelt und der Veröffentlichung entzogen, 3. die natürliche Folge dieser Umstände ist ein Mangel an Schriftstellern.

Ebenso nützlich wie Bücher wären die Errichtung von Eisenbahnclubs an geeigneten Orten, in denen regelmäßig wissenschaftliche Themen vorgetragen und besprochen werden.

Den Eisenbahnbeamten sollte Gelegenheit gegeben werden, fachliche Bücher ohne Kosten lesen zu können. Derzeit können sie kaum die Namen von Autoren erfahren. In ganz England gibt es keine Buchhandlung, die einen Katalog mit 100 in englischer Sprache geschriebenen, fachlichen Büchern vorlegen könnte. Es wäre notwendig, daß überall in England, wo Fachkurse abgehalten werden, Fachbibliotheken gegründet werden. Diese sollten über die Fachzeitungen Frankreichs, Englands und Amerikas verfügen.

Heute sei England auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens von Amerika überflügelt. Amerika bilde das Eisenbahnpersonal auf Grund wissenschaftlicher Methoden zum Berufe heran und habe mit dem bloßen Empirismus gebrochen. (? Anm. der Red.) Nun beginne auch England auf diesem Wege dem Erfolge zuzustreben. Dazu solle die nun eröffnete Schule von Liverpool beitragen!

*) Von Österreich und seinem Fachbildungswesen, bezw. Bestrebungen scheint Acworth nichts zu wissen. Anm. d. Red.

Monats-Chronik — Februar 1906.

I. Eisenbahnen.

Eisenbahngesetzgebung. Der mit der Verordnung vom 16. September 1904 auf den 1. Mai 1906 bestimmte Einführungstermin der neuen einheitlichen „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen“ und der neuen einheitlichen „Signalordnung für die Haupt- und Lokalbahnen“ wurde durch Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 18. Februar im

*) Sax ist Österreicher. Anm. der Red.

Digitized by Google

Einvernehmen mit dem königlich ungarischen Handelsministerium bis 1. Oktober 1906 erstreckt. Demgemäß wurde auch der mit der Verordnung vom 11. Dezember 1905 bestimmte Einführungstermin der neuen, nur für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder giltigen „Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen" ebenfalls auf den 1. Oktober 1906 verschoben.

Neue Konzessionen. Mit Urkunde vom 31. Jänner 1906 (veröffentlicht am 9. Februar 1906) wurde dem k. u. k. Oberst a. D. Karl Freiherr Wucherer v. Huldenfeld im Vereine mit dem em. Advokaten Dr. Leopold Strauitzer in Leibnitz die Konzession zum Baue und Betriebe einer Lokalbahn von der Station Leibnitz der Südbahngesellschaft bis zur Station Pölfing-Brunn der Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbaugesellschaft erteilt. Hiemit ist das langjährige, von uns wiederholt besprochene Projekt der Schmalbahn in das Stadium der Verwirklichung gelangt.

Mit Urkunde vom 15. Februar 1906 wurde dem niederösterreichischen Landesausschuß die Konzession zum Baue und Betriebe einer Lokalbahn von der Station Ernstbrunn der Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn über Mistelbach bis zur Station Hohenau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit einer Abzweigung von Dobermannsdorf nach Poysdorf erteilt.

Mit Urkunde vom 20. Februar 1906 wurde der Bauunternehmung A. Gross & Co. in Wien die Konzession zum Baue und Betriebe einer Lokalbahn von der Station Weckelsdorf der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft nach Parschnitz erteilt.

Wichtige Projekte: Die Gaital-Bahn, welche die Station Arnoldstein der Staatsbahnlinie Villach—Tarvis mit der Stadtgemeinde Hermagor verbindet, nimmt eine so günstige Entwicklung, daß ihre Weiterführung durch das Gailtal über Kirchbach nach Kotschach und Mauthen nunmehr ernstlich ins Auge gefaßt wird. Die gepiante Fortsetzung soll in erster Linie das obere Gailtal mit dem bestehenden Bahnnetze verbinden, bezw. die Verwertung der reichen Holzbestände dieses Gebietes ermöglichen.

Die seit längerer Zeit angestrebte Sicherstellung der Lokalbahn Weckelsdorf—Parschnitz, welche ein Gebiet reger industrieller Tätigkeit dem Eisenbahnverkehre erschließen und insbesondere die industriellen Zentren Braunau und Trautenau verbinden soll, ist nunmehr, nachdem eine Reihe von Vorfragen der befriedigenden Regelung zugeführt worden ist, zur Tat geworden. Das Kapital der rund 32 *km* langen, normalspurig herzustellenden Lokalbahn besteht aus Prioritäts-Aktien im Betrage von über 4 Millionen Kronen, von denen seitens des Landes K 800.000, seitens der Interessenten K 400.000 und vom Staate gleichfalls K 400.000 übernommen werden sollen. Die Bahn soll innerhalb zweier Jahre vom Tage der Konzessionserteilung zur Durchführung gelangen (siehe Rubrik „Neue Konzessionen").

Die Stadtgemeinde Bozen verfolgt seit einiger Zeit den Plan einer Verbindung der Stadt mit Ober-Bozen, bezw. mit dem Plateau auf dem Ritten, insbesondere aber mit Klobenstein. Den Bemühungen der Stadt Bozen ist es gelungen, zunächst die Finanzierung der Bahnverbindung von Bozen nach Ober-Bozen sicherzustellen und sie strebt nun die Erteilung der Konzession für diese Strecke unter gleichzeitiger ihr zu erteilender Berechtigung an, die Fortsetzungsstrecke nach Klobenstein in Angriff zu nehmen und herzustellen, sobald die Geldmittel hiefür aufgebracht sind. Für die Fortsetzungsstrecke wird ein Beitrag seitens des Landes und des Staates angesprochen. Die Vollendung der Bahn Bozen—Ober-Bozen ist bis zum Sommer 1907 in Aussicht genommen. Wenn es gelingt, die Geldmittel für die Fortsetzungsstrecke in Bälde sicherzustellen, dann könnte auch diese, angesichts der erheblich geringeren technischen Schwierigkeiten, die sie bietet, innerhalb der vorgenannten Frist zur Vollendung gelangen.

Eine nicht zu unterschätzende Alimentierung wird die Tauernbahn durch Verwirklichung des bayrischen Projektes einer Hauptbahn von Mühldorf über Kirchweidach nach Freilassing zum Anschlusse an die Tauernbahn erfahren. Nach überaus lebhaften Auseinandersetzungen genehmigte die bayrische Kammer der Abgeordneten am 7. Februar die diesbezügliche Regierungsvorlage. In der Debatte, bei der sich ein großer Teil der Abgeordneten für die Führung der Linie über Burgkirchen und Altötting aussprach, wurde u. a. auch behauptet, daß die Fortsetzung der Tauernbahn auf bayrischem Boden überhaupt überflüssig sei. Der bayrische Verkehrsminister verteidigte die Vorlage und verwies auf die allmähliche Entwicklung im Güterverkehre von und nach Triest. Überdies komme der Verkehr von Hamburg und Berlin nach Gastein, Istrien, Dalmatien, Bosnien und der Herzegowina sehr in Betracht, den Österreich an sich ziehen will.

Eisenbahnbau: Nachdem die Bauarbeiten auf der südlichen Fortsetzungsstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung sowie auf der Pyhrn-Bahn so weit gediehen sind, daß der Zeitpunkt der Betriebseröffnung bereits ins Auge gefaßt werden kann und speziell auch die rechtzeitige Vollendung der Arbeiten in den bereits seit einiger Zeit durchbrochenen Tunnels außer Zweifel steht, kann an die nähere Bestimmung des für die Betriebseröffnung dieser Linien festzusetzenden Zeitpunktes geschritten werden. Es soll die Eröffnung der neuen Staatsbahnlinie Klagenfurt—Triest in der ersten Hälfte des Juli, jene der noch im Bau befindlichen Teilstrecke der Pyhrn-Bahn gleichfalls im Laufe des Juli erfolgen. Was die Linie Klagenfurt—Triest anbelangt, so kann man es als feststehend ansehen, daß jener Teil der Bahnhofsanlagen in St. Andrea, der zur Abwicklung des Verkehres mit Eintritt der Eröffnung dieser Linie erforderlich ist, vollendet und in gebrauchsfähigem Zustande seiu wird. Das neue Anfnahmsgebäude in St. Andrea, dessen Bau in vollem Zuge und schon sehr weit gediehen ist, soll noch vor Eröffnung der Linie Klagenfurt—Triest in Verwendung genommen werden.

Im Jahre 1906 werden auf dem Betriebsnetze der österreichischen Staatsbahnen 228 Geleiskilometer mit der neuen verstärkten Schiene, System Xa, wie sie auch auf den neuen Alpenbahnen zur Verwendung kommt, verlegt werden. Das Gewicht der in diesem Jahre zu verlegenden Schienen dieses Systems beträgt 20.000 *t*. Außerdem werden 38 Geleiskilometer Stubloberbau und 35 Geleiskilometer schwerer Vignolschienen im Gewichte von 44·1 *kg* pro *m* zur Verlegung gelangen. Das Gesamtgewicht der zu verlegenden Schienen der beiden letztgenannten Systeme beträgt 9300 *t*, so daß das Gesamtgewicht sämtlicher heuer zur Neulage kommenden schweren Schienen ungefähr 30.000 *t* beträgt. Für beide schweren Oberbausysteme kommen ausschließlich Schienen in der Länge von 15 *m* — bisher wurden Schienen mit einer Länge von $12^1/_2$ *m* verwendet — zur Neulage. Es geschieht dies im Interesse des ruhigeren Fortbewegens der Wagen, da die größere Länge der Schienen die Zahl der Schienenstoßlücken verringert. Bei der Südbahn ist bekanntlich gleichfalls schon seit zwei Jahren die Verlegung von schweren Vignolschienen im Gewichte von 44·1 *kg* in Durchführung begriffen. Bisher ist dieses Schienensystem auf der Teilstrecke Wien—Gloggnitz, ferner auf mehreren Teilstrecken im oberen Mürztale neugelegt. Die mit den neuen Schienensystemen zu ge-

Digitized by Google

winnenden Erfahrungen werden hauptsächlich das Moment der Wirtschaftlichkeit klarzustellen berufen sein.

Die Herstellung der Tanern-Bahn wird auch eine Erweiterung, bezw. Umgestaltung der Bahnhofanlagen in Villach zur notwendigen Folge haben. Die Südbahn hat vor kurzem dem Eisenbahnministerium ein auf den Umbau ihres Villacher Bahnhofes bezüglliches Projekt vorgelegt und nenestens hat auch die Staatsbahndirektion Villach das generelle Projekt für den Umbau des Staatsbahnhofes in Villach der vorgesetzten Zentralstelle unterbreitet.

Technisches: Die Regierung wendet, wie im Industrierate wiederholt mitgeteilt wurde, der Frage einer rationellen Erschließung und Zugänglichmachung der Wasserkräfte, namentlich im Attraktionsgebiete der Alpenbahnen, für die industrielle Betätigung ihre besondere Aufmerksamkeit zu. Insbesondere hat das Eisenbahnministerium, wie dies vom Industrierate mit besonderer Befriedigung und Anerkennung zur Kenntnis genommen wurde, sich bereit erklärt, durch Bekanntgabe derjenigen Wasserkräfte, welche die Staatseisenbahn-Verwaltung den Eisenbahnzwecken vorzubehalten sich veranlaßt sieht, eine genaue Feststellung derjenigen Wasserkräfte zu ermöglichen, die dann dem industriellen Bedarfe zur Verfügung stehen würden. Um einen rationellen Vorgang in dieser Richtung zu sichern, ist die Anlegung eines Wasserkraftkatasters in Aussicht genommen. Die Anlage eines Katasters hat aber jahrelange Erhebungen zur Voraussetzung, und demgemäß haben die zuständigen Zentralstellen, um eine konsequente Praxis in bezug auf die Verwendung von Wasserkräften zu industriellen Zwecken anzubahnen, die Absicht, in diesem Belange einheitlich vorzugehen. Zunächst handelt es sich um die aktuelle Frage einer einheitlichen Normierung des Vorganges bei der Erteilung von Konzessionen für die Ausnützung von Wasserkräften, speziell für die Befristung dieser Konzessionen. Eine solche ist deshalb notwendig, weil die unbefristete Konzessionierung die Möglichkeit ausschließen würde, dem Konzessionär die aus verschiedenen Gründen — so beispielsweise wegen Überschwemmungsgefahr — erforderlichen Herstellungen aufzuerlegen. Um nun gegenüber der bisherigen, nicht immer einheitlichen Praxis gleichmäßiges Vorgehen zu sichern, sollen die für die administrativen Stellen maßgebenden Normen in betreff der Befristung solcher Konzessionen aufgestellt werden. Mit dieser Frage wird sich in erster Linie eine um die Mitte dieses Monats stattfindende interministerielle Konferenz, bestehend aus Vertretern des Handels-, des Finanz-, Eisenbahn- und Ackerbauministeriums sowie des Ministeriums des Innern neuerlich beschäftigen. Die Konferenz wird sich überdies mit der Frage des Wasserkräftekatasters beschäftigen und dürfte auch in der Lage sein, weitere Mitteilungen des Eisenbahnministeriums über die in Angelegenheit der für Eisenbahnzwecke zu reservierenden Wasserkräfte einzuleitenden oder schon eingeleiteten Maßnahmen entgegenzunehmen.

Betrieb: Das Eisenbahnministerium widmet schon seit längerer Zeit der Förderung des Fremdenverkehrs seine besondere Fürsorge und ist zu diesem Zwecke vor allem darauf bedacht, die österreichischen Reisegebiete im Auslande möglichst weiten Kreisen bekannt zu machen. Mit Rücksicht auf den hohen Wert, welchen das Eisenbahnministerium bei dieser seiner Tätigkeit auf die Mitwirkung der übrigen Interessenten des Fremdenverkehrs legt, hält das genannte Ministerium periodisch wiederkehrende Besprechungen ab, bei welchen unter Zuziehung von Vertretern der beteiligten Zentral- und Landesstellen, des Magistrats der Stadt Wien, sämtlicher Landesverbände für Fremdenverkehr, der Verkehrsunternehmungen u. s. w. die vom Eisenbahnministerium jeweils in Aussicht genommenen wichtigeren Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs eingehend erörtert werden. Diese Einrichtung hat sich bestens bewährt und den Zusammenschluß der Interessenten bei Durchführung einer Reihe einschlägiger Aktionen, so insbesondere der Schaffung eines ausgedehnten, speziell die ausländische Presse umfassenden Publizitätsdienstes, der Veranstaltung von Spezialausstellungen landschaftlicher Bilder, der Errichtung von Reise- und Auskunftsbureaux im Auslande und dergleichen, ermöglicht. Mit Rücksicht auf die zunehmende Bedeutung der in Betracht kommenden Maßnahmen zieht das Eisenbahnministerium in Erwägung, die bisherigen zwanglosen Besprechungen mit den Interessenten des Fremdenverkehrs in eine feste Organisation hinüberzuleiten, und zwar ist beabsichtigt, nach dem Vorbilde der bei den schweizerischen Bundesbahnen bestehenden „Kommission für den Publizitätsdienst“ einen „Beirat des Eisenbahnministeriums für Angelegenheiten des Fremdenverkehrs“ zu schaffen. Wie verlautet, sollen die vorbereitenden Schritte in dieser Richtung bereits demnächst eingeleitet werden.

Das Eisenbahnministerium hat vor einiger Zeit die Verfügung getroffen, daß sich Organe der Staatsbahndirektionen in den zum Bezirke gehörigen, kommerziell wichtigeren Stationen von Zeit zu Zeit einzufinden haben, um daselbst den Parteien in Fragen des kommerziellen Eisenbahndienstes Auskünfte zu erteilen, sowie ihre einschlägigen Wünsche und Beschwerden entgegenzunehmen. Solche Sprechtage werden in den in Betracht kommenden Stationen in der Regel in Zwischenräumen von zwei bis drei Monaten, und zwar jeweilig nach vorausgegangener rechtzeitiger Bekanntmachung, abgehalten. Diese Neueinführung wurde in den Kreisen der Interessenten mit Befriedigung aufgenommen. Die Parteien beteiligen sich an den Besprechungen in äußerst reger Weise, und ihr Verlauf zeigt, daß das Eisenbahnministerium durch die getroffene Maßnahme einem Bedürfnisse des Verkehrs entsprochen habe.

Der Probebetrieb mit einigen Motorwagentypen und den zwei leichten von Oberbaurat Gölsdorf konstruierten Lokomotiven auf der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn wird voraussichtlich mit Beginn der Frühjahrs-Fahrordnung eingeleitet werden. Der Beginn des Probebetriebes hat sich dadurch etwas verzögert, daß der Bau der zu verwendenden Motorwagen wegen einzelner notwendig gewordenen Verbesserungen längere Zeit in Anspruch nahm, als ursprünglich vorausgesetzt wurde. Nunmehr steht außer dem Motorwagen, System Komarek, der schon der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen wurde, die Ablieferung eines Motorwagens, System Dion-Bouton, bevor. Bezüglich eines Motorwagens, System Turgant-Foy, hat die dem Eisenbahnministerium vorgelegte Type bereits die Genehmigung erhalten, und auch die Type des Motorwagens, System Stolz, wird demnächst zur Vorlage gelangen. Zu diesem Probebetriebe, der voraussichtlich bis zum Herbste währen dürfte, werden nur jene Motorwagen zugelassen, bei denen die interne Erprobung keinen Anstand ergab.

	Febr. 1906	Febr. 1906
	Kronen	
Ausseg—Teplitzer Eisenbahn; altes Netz	976.688	+ 31.938
„ „ neues „	170.837	+ 2.578
Böhmische Nordbahn	785.118	+ 12.956
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	824.286	+ 44.200
„ „ „ B	1,098.546	— 60.000
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7,633.639	+ 674.574
Österr. Nordwestbahn; garant. Netz	1,778.885	+ 199.126
„ „ Ergäns.-Netz	1,145.069	+ 65.450
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	685.657	+ 12.627
Südbahn-Gesellschaft	8,880.641	+ 489.822
Ost.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	4,953.621	+ 371.213

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der

Digitized by Google

größeren österreichischen Privatbahnen im Monate Februar 1906 im Vergleiche zu dem gleichen Monat des Vorjahres wie vorstehend.

Der wirtschaftliche Aufschwung dokumentiert sich in den vorstehenden Ziffern. Die überaus bedeutenden Mehreinnahmen der großen Privatbahnen beweisen, daß allerorten Industrie und Handel reiche Anregungen und Erfolge finden. Zum Teil dürften aber auch die am 1. März in Kraft getretenen neuen Handelsverträge von Einfluß gewesen sein, da es galt, den eintretenden Zollerhöhungen durch den früheren Transport über die Zollgrenzen vorzubeugen. Der Ausfall an Einnahmen bei dem Lit. *B* Unternehmen der Buschtěhrader Eisenbahn erklärt sich dadurch, daß sich im Februar 1905 die günstigen Rückwirkungen des großen Kohlenarbeiterstreiks im Ruhrgebiete geäußert haben. Hiedurch hatte das Falkenauer Revier größere Förderungen zu verzeichnen, die in den Mehreinnahmen des *B*-Netzes der Buschtěhrader Eisenbahn pro Februar 1995 zum Ausdruck kamen (+ K 100.000).

Tarifarisches: Die k. k. Staatsbahnen haben im Berichtsmonate die Aktion, betreffend die Einführung der Stationsgebühren zum Abschlusse gebracht. Am 10. Februar wurden die Kundmachungen veröffentlicht, laut deren mit Wirksamkeit vom 1. April 1906 nunmehr auch in den direkten inländischen Güterverkehren und im Anschlußverkehre mit Stationen der Südbahn (aber ausschließlich des Verkehres mit Lindau und Vorarlberg) die Stationsgebühr eingeführt wird. Die neuen Verlautbarungen enthalten noch Bestimmungen, in welchen für eine Reihe von Gemeinschaftsstationen die Befreiung von der Einhebung der Stationsgebühren ausgesprochen ist. Speziell für den Verkehr nach dem Auslande wird festgesetzt, daß neben den schon im Lokalgütertarife begünstigten Ausfuhrgütern alle jene Sendungen von der Stationsgebühr befreit sind, bei welchen ein nur für die Ausfuhr geltender direkter Frachtsatz zur Anwendung gelangt.

Zwischen den Staatsbahnen und der Südbahn ist nach langwierigen, von uns öfters erörterten Verhandlungen, die wiederholt zu scheitern drohten, ein Übereinkommen wegen der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen zustande gekommen. Es handelt sich um die Neuregelung des Verkehres der wichtigsten binnenländischen Gebiete mit den Adria-Häfen und mit dem westlichen Ausland, dann aber auch um die Frage des Péageverkehres auf der Strecke Wörgl-Innsbruck und um eine Reihe von Bestimmungen für den Triester Verkehr selbst. Die größte Bedeutung hat die Verkehrsteilung auf der Linie Wien-Triest, da ja auf dieser Strecke die stärksten Gütertransporte zu bewältigen sind. Das neue Übereinkommen tritt mit der Eröffnung der Linie Aßling-Görz-Triest, die im Laufe des Sommers erfolgen dürfte, in Kraft. Die Vereinbarungen zerfallen in drei Teile. Die Verkehrsquoten werden festgesetzt: Erstens für die Periode, in welcher die Linie Aßling-Görz-Triest im Betriebe steht; zweitens für die Zeit, in welcher die Karawankenbahn eröffnet sein wird; drittens für den Zeitraum, in welchem die Tauernbahn im Betriebe sein wird, was in ungefähr zwei Jahren der Fall sein dürfte. Von Wichtigkeit ist der Umstand, daß die Staatsbahnen sich im Verkehre Wien-Triest das unbeschränkte Recht, die Tarife zu bestimmen, vorbehalten haben. Die Staatsbahnen haben sich weiters das Recht vorbehalten, in dem Falle, als in ihrem Besitzstande eine Änderung eintreten sollte, welche die Konkurrenzfähigkeit wesentlich verschieben würde, die Kündigung des Vertrages vorzunehmen. Die Voraussetzungen hiefür sind genau festgestellt. So z. B. könnte die Regierung, im Falle eine fortschreitende Verstaatlichung eine Kräfteverschiebung herbeiführen sollte, den Vertrag kündigen. Die Wirkung des neuen Übereinkommens wird erst beurteilt werden können, wenn man Gewißheit über die Entwicklung des Triester Verkehres erlangt haben wird. Im Falle einer starken Zunahme kann die Quote, welche die Südbahn an die Staatsbahnen abzugeben haben wird, möglicherweise vollständig ausgeglichen werden.

Auf Grund eines zwischen der Regierung und der Bozen-Meraner Bahn abgeschlossenen Übereinkommens wird die Bozen-Meraner Bahn mit dem 1. Juli d. J., und zwar gleichzeitig mit der Eröffnung der Vinschgau-Bahn in den Staatsbetrieb übernommen werden. Mit Rücksicht hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, wegen Erstellung eines gemeinsamen Tarifes für die beiden genannten Bahnen die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen. Zu diesem Zwecke hat am 13. Februar im Eisenbahnministerium eine Besprechung stattgefunden, bei der in Aussicht genommen wurde, das Tarifbarème der Bozen-Meraner Bahn sowohl im Personen- als auch im Güterverkehre zur Grundlage des neuen Tarifs zu nehmen. Es dürfte voraussichtlich bei diesem Anlasse die Bozen-Meraner Bahn sich im wohlverstandenen eigenen Interesse bereitfinden, ihre bisherigen Tarife im Personen- und Güterverkehre entsprechend herabzusetzen. Sie wird dem Eisenbahnministerium diesbezügliche Vorschläge unterbreiten, welche den Ausgangspunkt weiterer diesbezüglicher Verhandlungen bilden werden.

Die im Vereinsreiseverkehre zur Ausgabe gelangenden Fahrscheine für Strecken der österreichischen Staatsbahnen hatten, soweit sie für die dritte Klasse lauten, bisher nur für Personenzüge Giltigkeit. Reisende, welche mit solchen Fahrscheinen Schnellzüge benützen wollten, mußten daher die Nachzahlung im Zuge leisten. Derartige Nachzahlungen mehren sich, seitdem die dritte Wagenklasse bei den meisten Schnellzügen auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen geführt wird, in außerordentlicher Weise. Seitens der Reisenden, welche diesen Vorgang als eine Unbequemlichkeit empfinden, wurde nun vielfach der Wunsch geäußert, daß Besitzern von Fahrscheinen dritter Klasse der österreichischen Staatsbahnen ebenso wie bei anderen Bahnen ohne Nachzahlung im Zuge ermöglicht werde, Schnellzüge zu benützen. Mit Rücksicht hierauf hat das Eisenbahnministerium rücksichtlich der Fahrscheine dritter Klasse — unter gleichzeitiger Regulierung der Preise — die Verfügung getroffen, daß vom 1. Juni 1906 diese Fahrscheine in gleicher Weise wie schon jetzt die Fahrscheine zweiter und erster Klasse zur Fahrt mit allen fahrplanmäßigen Zügen benützt werden können.

Die Umrechnung der Petroleumtarife im Ausfuhrverkehre ist derzeit im Zuge. Der Anlaß der Umrechnung ist in erster Linie das von den deutschen Bahnen dem Petroleum gewährte Zugeständnis des Spezialtarifes III. Dieses Zugeständnis hat seit einiger Zeit dadurch eine erhöhte Bedeutung erlangt, daß die deutschen Bahnen ihren Petroleumbedarf in ziemlich ausgedehntem Umfange in Österreich decken.

Finanzielles: Unter sämtlichen Privatbahnen Österreichs hat die Südbahn im abgelaufenen Jahre die stärkste Verkehrsentwicklung aufgewiesen. Man hofft, daß der Überschuß, der im Jahre 1904 etwas über K 900.000 betrug, für das Geschäftsjahr 1905 über diese Summe wesentlich hinausgehen werde. Mit der Steigerung der Einnahmen erhöhen sich auch die an den Staat zu leistenden Abzahlungen auf den Kaufschillingsrest. Die Summe, die auf Grund des Übereinkommens mit den Prioritätenbesitzern für das Jahr 1905 aus den Tilgungsrücklässen zur Verfügung steht, reicht bei weitem nicht aus, um die dem Staate gebührende Quote zu decken. Die Südbahn würde daher die Überschüsse des abgelaufenen Jahres, die sonst an den Prioritätenkurator abzuführen gewesen wären, zu diesem Zwecke heranziehen müssen. Allerdings hat die stärkere Rückzahlung an den Staat die Folge,

Digitized by Google

daß diese Schuld der Südbahn früher gutligt wird und daß daher die Reinerträgnisse früher zur Verfügung der Aktionäre stehen werden als dies sonst der Fall wäre. Wenn man bedenkt, welche große Summen aus den Einnahmen zu decken sind, um die aus dem Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern entsprungenden Sicherstellungen zu leisten, so dürften wohl noch mehrere Jahre vergehen, ehe die Verwaltung wird daran gehen können, die Zahlung einer Dividende an die Aktionäre aufzunehmen.

Juristisches: Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hatte bekanntlich gegen einen Erlaß des Eisenbahnministeriums, in dem die Gesellschaft zu der von ihr unterlassenen Zahlung des Pauschalbetrages von K 200.000 als Gewinnanteil des Staates für das Jahr 1903 aufgefordert worden war, Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof erhoben. Dieser wies die Beschwerde wegen Unzuständigkeit ab. Die Regierung beschloß deshalb, den Weg der Klage bei den ordentlichen Gerichten zu beschreiten, und wartete nur den Abschluß des Jahres 1905 bezw. die Weigerung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, den Pauschalbetrag für das Jahr 1905 zu bezahlen, ab, bevor sie die Klage gegen die Gesellschaft anstrengte. Im Monat Jänner überreichte daher die Finanzprokuratur in Prag im Auftrage des Eisenbahnministeriums die Klage gegen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft auf Zahlung des Betrages von K 400.000 bei dem Kreisgerichte in Leitmeritz. Bei der ersten Tagsatzung wurde von den Rechtsvertreter der Gesellschaft die Unzulässigkeit des ordentlichen Rechtsweges eingewendet.

Verstaatlichung: Die Verstaatlichungsaktion nimmt ihren rüstigen Fortgang. Knapp vor Schluß des Berichtsmonates, am 27. Februar, wurde das Übereinkommen in Angelegenheit der Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von beiden Vertragsteilen endgiltig vereinbart. Die Vereinbarung betrifft das Hauptbahnnetz und die Lokalbahnen, sowie die Montanbahn, deren Betrieb der Staat gegen Anrechnung der Selbstkosten der Betriebsführung übernimmt. Die Details des Übereinkommens werden wir in der nächsten Monats-Chronik bringen. (Vergl. die ausführliche Mitteilung über den Inhalt des Übereinkommens in Nr. 11 vom 12. 3. l. J. dieses Blattes). Um die Verstaatlichung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der österreichischen Nordwestbahn zu betreiben, sprachen mehrere führende tschechische Reichsratsabgeordnete am 12. Februar bei dem Leiter des Eisenbahnministeriums vor, der erklärte, daß die gleichzeitige Unterbreitung des Gesetzes über die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit den Verträgen über die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und Nordwestbahn unmöglich sei, und daß jede Überhastung der Eisenbahn- und Finanzpolitikschädlich sei. Unter dem Eindrucke dieser Erklärungen sollen die tschechischen Reichsratsabgeordneten keine Einwendung erhoben haben, daß vorerst die Vorlage über die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Abgeordnetenhause eingebracht werde.

Am 25. Februar fand in Wien eine Versammlung der Beamten der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft statt, in der beschlossen wurde, dem Verwaltungsrat die Bitte zu unterbreiten, im Falle der Übernahme der Gesellschaft in den Staatsbetrieb für einen ausreichenden Schutz der Interessen der Beamtenschaft zu sorgen.

Allgemeines: Unter Führung eines Reichsratsabgeordneten sprach kürzlich eine Abordnung des Vereines der Ingenieure der Staatsbahnen beim Finanzminister vor und unterbreitete ihm die Bitte, bessere Beförderungsverhältnisse für die Ingenieure der Staatsbahnen zu schaffen. Der Sprecher der Deputation legte die derzeitigen Beförderungsverhältnisse der genannten Besmtenklasse dar und verwies darauf, wie ungünstig diese mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Lebensverhältnisse seien sowie daß bereits der frühere Eisenbahnminister gelegentlich des Empfanges einer Deputation desselben Vereines die Zusage gemacht habe, sein Möglichstes zur Verbesserung der Lage der Staatsbahningenieure tun zu wollen. Der Finanzminister versprach, der seinerzeitigen Erfüllung der vorgebrachten Bitte keinerlei Schwierigkeit in den Weg legen anwollen.

Seeschiffahrt: Die in der vorhergehenden Monats-Chronik schon angeführten Propositionen der Regierung über die Erneuerung des Subventionsvertrages mit dem österreichischen Lloyd wurden in einer Sitzung des Verwaltungsrates dieser Schiffahrtsgesellschaft beraten. Die Vorschläge wurden, da die angebotene Subvention als unzulänglich bezeichnet wurde, abgelehnt, ohne daß die Gesellschaft ziffermäßige Gegenvorschläge machte. In der Debatte wurde erklärt, daß ein Subventionsvertrag den beabsichtigten Zweck nur dann erreiche, wenn der Lloyd gegen alle ungünstigen Eventualitäten, die in einer späteren Zeit möglicherweise eintreten, gesichert sei. Da aber mit einer Steigerung der Personalanlagen um 1 bis 1½ Millionen Kronen und einer wesentlichen Erhöhung der Kohlenpreise zu rechnen sei, so steigen die Betriebserfordernisse, während die Einnahmen sich nicht in gleichem Maße erhöhen können. Der Lloyd hat seinen Beschluß der Regierung zur Kenntnis gebracht; seither ist eine Unterbrechung, wenn auch nicht ein vollständiger Stillstand eingetreten. Inzwischen werden nämlich im Schoße der Lloyd-Verwaltung Studien und Berechnungen angestellt, auf Grund deren voraussichtlich jene ziffermäßige Anträge, bezw. Forderungen formuliert werden dürften, die seitens der Verwaltung in Ergänzung ihres jüngsten Beschlusses, der sich darauf beschränkte, die Anträge der Regierung als unzureichend zu erklären, und in Abänderung der von dem Lloyd im Laufe der jüngsten Verhandlungen ursprünglich erhobenen Ansprüche, der Regierung vorgelegt werden sollen. Diese Vorarbeiten sollen schon zum Abschlusse gediehen sein. Es unterliegt wohl kaum einen Zweifel, daß der Notifizierung der Propositionen des Lloyd die Fortsetzung der unterbrochenen Verhandlungen über den neuen Subventionsvertrag, allerdings erst, nachdem sie im Schoße der zuständigen Zentralstellen geprüft sein werden, folgen dürfte.

Im Laufe des Berichtsmonates sind die Heizer des österreichischen Lloyd und in Fiume die Matrosen und Heizer der ungarischen Schiffahrts-Gesellschaft „Ungara-Croata" in den Ausstand getreten. Beide Lohnerhöhungsbewegungen wurden im Ausgleichswege aus der Welt geschafft.

Wasserstraßen: Für Ende März dürfte der Wasserstraßenbeirat, seit dessen letzter Tagung längere Zeit verstrichen ist, einberufen werden. Dem Beirate wird, abgesehen von eventuellen anderen Verhandlungsgegenständen voraussichtlich Gelegenheit geboten sein, über das Projekt des bei Anjezd zu errichtenden Probehebewerkes, hinsichtlich dessen bekanntlich Verhandlungen zwischen der Bandirektion und zwei Offerenten-Konsortien schweben, sein Gutachten abzugeben. Die Entscheidung des Handelsministeriums in Angelegenheit des Probehebewerkes dürfte der Tagung des Wasserstraßenbeirates bald nachfolgen und ist wohl im Laufe des Frühjahres zu gewärtigen. Die Erteilung des Bankonsenses für die zu kanalisierende Elbe-Strecke Pardubitz—Königgrätz steht demnächst bevor und dürfte, nachdem das Einvernehmen mit dem böhmischen Landes-Ausschusse hergestellt ist, jedenfalls noch im Laufe dieses Monats erfolgen, worauf die Konkurrenzausschreibung behufs Bauvergebung veranlaßt werden wird. Letztere dürfte sonach gleichfalls vor Ablauf des Frühjahres zur Tatsache geworden sein. Die politische Begehung des Detailprojektes der zu regulierenden Weichsel-Strecke nächst Krakau wird ebenfalls in der nächsten Zeit stattfinden und dieser Amtshandlung die Erteilung des Bankonsenses und die Bauvergebung bald nachfolgen.

Digitized by Google

CHRONIK.

Preisausschreiben. Zufolge eines Beschlusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, alle vier Jahre Preise im Gesamtbetrage von Mk. 30.000 für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen auszuschreiben, werden hiemit folgende Preise ausgesetzt:

A. Für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend die baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen, einschließlich deren Unterhaltung ein erster Preis von Mk. 7500, ein zweiter Preis von Mk. 3000, ein dritter Preis von Mk. 1500.

B. Für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel ein erster Preis von Mk. 7500, ein zweiter Preis von Mk. 3000, ein dritter Preis von Mk. 1500.

C. Für Erfindungen und Verbesserungen, betreffend die Verwaltung, den Betrieb und die Statistik der Eisenbahnen, sowie

D. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen — für *C* und *D* zusammen — ein erster Preis von Mk. 3000 und zwei Preise von je Mk. 1500.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuß in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Lokomotivfeuerung mit mechanischer Beschickung. *b*) Verbesserung der Beheizung der Personenzüge durch Dampf, insbesondere bei langen Zügen. *c*) Schlauchkupplung für Luftdruckbremsen, durch welche die Abschlußhähne an den Leitungen entbehrlich werden, ohne die selbsttätige Wirkung bei Trennung von Zügen zu beeinträchtigen. *d*) Eine Vorrichtung zur Verständigung zwischen dem Lokomotiv- und Zugpersonal, insbesondere für lange Personen- und Güterzüge ohne durchgehende Bremsvorrichtung, auch bei der Fahrt durch Tunnels. *e*) Kritische Darstellung des jetzigen Standes der Frage der Motorwagen und der Führung leichter Züge durch Lokomotiven oder Motorfahrzeuge in technischer und wirtschaftlicher Beziehung. *f*) Vereinfachung des Vorganges bei der Verkehrsteilung und der Ermittelung der Anteile aus den Frachtsätzen sowie bei der Verrechnung und Abrechnung der Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Gelangen in einzelnen der vier Gruppen die ersten oder zweiten Preise mangels geeigneter Bewerbungen nicht zur Verteilung, so können aus den nicht zuerkannten Beträgen innerhalb derselben Gruppe mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden. Auch können, falls in einer Gruppe die zur Verfügung stehenden Geldmittel mangels geeigneter Bewerbungen nicht vollständig zur Verwendung kommen, die verbleibenden Beträge zu Preisverteilungen in anderen Gruppen benutzt werden.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit vom 16. Juli 1901 bis 15. Juli 1907 fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.

2. Jede Erfindung oder Verbesserung muß, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht und der Antrag auf Erteilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.

3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber demjenigen zuerkannt, welcher die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.

4. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle u. s. w. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, daß über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urteil gefällt werden kann.

5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patentes durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.

6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.

7. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens drei Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung oder ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt bezw. an welche Bewerber Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Preisausschuß.

Die Bewerbungen müssen während des Zeitraumes vom 1. Jänner bis 15. Juli 1907 postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereines eingereicht werden.

Berlin (W. Köthenerstraße 28/29), im März 1906.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Hygienische Ausstellung Wien-Rotunde 1906. Den Glanzpunkt der diesjährigen Wiener Saison wird diese hervorragende, sowohl für den Fachmann, als auch insbesondere für den Laien, hochinteressante, große Ausstellung bilden, an welcher sich immer mehr und mehr die offizielle Welt und die maßgebenden Faktoren beteiligen. Erst in der letzten Zeit wieder haben sowohl das österreichische Unterrichtsministerium als auch das Eisenbahnministerium Regierungsvertreter ernannt und das letztere Ministerium wird sich überdies in umfassender Weise an der Exposition beteiligen.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1906 verglichen mit demselben Monate 1905.

Im Monate Jänner 1906 hat das österreichische Eisenbahnnetz einen Zuwachs um 0·203 *km* erfahren, und zwar durch die am 18. des genannten Monates erfolgte Eröffnung der Verlängerung in Kumrowitz der Brünner elektrischen Straßenbahnen.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Jänner 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 11,878.804 Personen und 10,245.942 *t* Güter befördert und K 54,912.047 vereinnahmt. Nachdem die durchschnittliche Gesamtlänge der genannten Bahnen im Jänner 1906 21.187 *km* betrug, so entfällt pro *km* eine Einnahme von K 2592.

Im gleichen Monate 1905 ergab sich bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 20.798 *km* eine Einnahme von

Digitized by Google

K 49,538.887 oder pro *km* K 2382; es resultiert daher für den Monat Jänner 1906 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 8·8%.

Die auf Grund der Ergebnisse des Monates Jänner ermittelten kilometrischen Jahreseinnahmen beziffern sich pro 1906 auf K 31.104, gegen K 25.584 pro 1905, sind somit für das Jahr 1906 um K 2520, mithin um 8·8% günstiger.

Das Eisenbahn-Museum in Dresden. Der Ursprung dieser im General-Direktionsgebäude untergebrachten Sammlung fällt in das Jahr 1877, als der damalige Betriebsoberingenieur der Staatseisenbahnen von Sächsischen Ingenieur- und Architektenverein den Auftrag übernahm, den allgemeinen und den bautechnischen Teil eines Werkes über die Bauten von Dresden für die im Jahre 1878 daselbst tagende Versammlung des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine" zu verfassen. Dabei stellte sich heraus, daß für die Sammlung, Erhaltung und künftige eisenbahngeschichtliche Verwertung der ältesten Ursehriften, Entwürfe, Zeichnungen, Modelle und Musterstücke bisher fast nichts geschehen war. Sofort wurden ältere, wertvolle Sachen von den Dienststellen und aus dem Privatbesitze der Eisenbahnbeamten erbeten, sie wurden geordnet, und damit war der Grundstock zu dem heutigen Eisenbahn-Museum gelegt. Nach und nach wurde das Museum von vielen Freunden der guten Sache wesentlich bereichert. Zu einer öffentlichen Beachtung gelangte das Museum im Jahre 1897 anläßlich der Sächsisch-Thüringischen Landesausstellung.

Das Eisenbahn-Museum untersteht unmittelbar dem Allgemeinen technischen Bureau, der Eintritt zu dem Museum ist frei, die Besuchszeit Freitag nachmittags von $1/_2$2 bis $1/_2$4 Uhr.

Der Bereich des Museums erstreckt sich auf mehrere Säle, die die Benennung *A* bis *J* führen. Im Eingangssaal *A* befindet sich die Eisenbahntelegraphie und das Signalwesen, es sind dort Proben, Musterstücke und im Betriebe abgenutzte oder angebrochene Teile von Eisenbahnfahrzeugen ausgestellt. Im nächsten Saale *B*, links vom Eingangssaal, liegen prächtige Modelle und schöne übersichtliche Photographien von Eisenbahnwerkstätten und dann Bremsapparate. Die geschichtliche Abteilung in Gestalt wertvoller älterer Schriftstücke, Drucksachen, Modelle, Zeichnungen und sonstiger Abbildungen aus der Entstehungsgeschichte und von dem Bau der Leipzig—Dresdner und der sächsisch-bayrischen Eisenbahn Leipzig—Hof, ist im Seitensaal *C* untergebracht. Der Hauptsaal *D* birgt eine reiche Kollektion des interessantesten Sammelmaterials: zum Beispiel älteste Schriftstücke, Drucksachen, Zeichnungen und sonstige Abbildungen aus der Entstehungsgeschichte und von dem Bau der Bahnen Riesa—Chemnitz, Dresden — Görlitz, Löbau — Zittau, Dresden — Bodenbach, Dresden — Tharandt — Freiberg — Chemnitz — Zwickau usw. Dann weiter einen ingenlösen, wertvollen Entwurf vom Jahre 1847 zu einem Zentralbahnhofe in Dresden, Modelle und Zeichnungen der Bahnhofsbauten in Dresden aus den Jahren 1891 bis 1902, Musterzeichnungen und eine ziemlich reichhaltige, aparte Sammlung der ältesten Eisenbahnliteratur. Rechts von diesem Hauptsaal liegen im Seitensaal *E* die Abbildungen und Modelle von Brücken und Hochbauten neuerer Zeit, Übersichtspläne von Kohlen- und Industriebahnen, Gleispläne der neuen Bahnhöfe in Dresden-Neustadt. Der Oberbau bei der sächsischen Staatseisenbahn ist im Seitensaal *F* veranschaulicht. Das Ange ungemein fesselnd, zeigen die Säle *G*, *H* und *J* gewaltige Modelle, Zeichnungen und Proben von der Imprägnierung der Eisenbahnschwellen, Brückenhölzer und Telegraphenstangen, Photographien von Lokomotiven und Personenwagen, abgenutzte Teile von Eisenbahnfahrzeugen, statistisch-bildliche Darstellungen über den Personen- und Güterverkehr, Abbildungen und Modelle älterer und neuerer Brücken und Tunnels usw.

Eine so reiche, großartige Fülle wie in den Museen gleicher Art in Berlin, Nürnberg und Wien ist im Dresdner Eisenbahn-Museum allerdings nicht zu schauen. Dennoch fesselt dieses eigenartige Schmuckkästchen in seiner gediegenen, wirklich vornehmen Ausstattung jeden Besucher.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 6. März 1906. Der Vize-Präsident, Herr Oberbaurat Koestler, eröffnete die Clubversammlung mit den nachstehenden geschäftlichen Mitteilungen.

„Zunächst bitte ich zur Kenntnis zu nehmen, daß zum Zwecke einer Besprechung über die in der Generalversammlung am 27. März d. J. vorzunehmenden Wahlen demnächst eine Wählerversammlung stattfindet, deren Anschreibung im Wege des Cluborganes erfolgen wird.

Der Ausschußrat hat in das, aus diesem Anlasse zu bildende Wahlkomitee aus seiner Mitte die Herren Emil Guisolan, Oberinspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Karl Klose, Bureau-Vorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Berthold Krieser, Ober-Ingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Rudolf Mansch, Sekretär der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und Gustav Sellner, Adjunkt der k. k. österr. Staatsbahnen entsendet und es hat sich dieses Komitee wie üblich durch eine Anzahl von Clubmitgliedern, welche aus dem Plenum zu nominieren sind, zu ergänzen.

Ich bitte diesbezüglich um einen Vorschlag".

Herr Zentral-Inspektor Victor Reiber meldet sich zum Worte: „Ich beantrage aus dem Plenum folgende Clubmitglieder in das Wahlkomitee zu entsenden, und zwar die Herren: Karl Hananek, Ober-Revident der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Adolf Reiner, Ober-Offizial der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Maximilian Taussig, Revident der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, Alois Wondrnschka, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen d. R. und Herrn Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstand-Stellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn".

Der Vorsitzende führt fort: „Wenn gegen diesen Vorschlag eine Einwendung nicht erhoben wird, erscheinen die Herren Karl Hananek, Adolf Reiner, Maximilian Taussig, Alois Wondrnschka und Dr. Franz Hilscher als gewählt.

Ich ersuche das Wahlkomitee sich baldmöglichst zu konstituieren und ich unterlasse nicht, darauf aufmerksam zu machen, daß sich dasselbe im Bedarfsfalle durch Kooptierungen verstärken kann.

Mittwoch den 14. März, präzise 7½ Uhr abends, findet der programmgemäß für den 8. d. M. anberaumt gewesene Theater-Abend im Festsaale des Wiener Kaufmännischen Vereins, I. Beurle, Johannesgasse 4, statt. Nach dem Theater wird getanzt. Saisonkarten haben Gültigkeit. Am Tage der Vorstellung findet eine Kartenausgabe nicht mehr statt.

In der nächsten, am Dienstag den 13. März, 6½ Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Eduard Scheichl, Oberingenieur der Österr. Siemens-Schuckertwerke in Wien einen Vortrag mit Lichtbildern über: „Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau" halten.

Heute spricht Herr Dr. Adolf Jolles, Dozent am k. k. Technologischen Gewerbe-Museum: „Über die wichtigsten Grundsätze der Ernährung".

Wünscht jemand zu den geschäftlichen Mitteilungen das Wort? Wenn dies nicht der Fall ist, bitte ich Herrn Dr. Jolles mit seinem Vortrage zu beginnen".

Herr Dr. Jolles führte aus, daß nach dem allgemeinen Naturgesetze von der Erhaltung der Arbeit, bei jeder Arbeitsleistung ein gewisser Teil der Fähigkeit, neue Arbeit zu leisten, schwinde; um die Leistungsfähigkeit in konstanter Höhe zu erhalten, müsse dem Systeme Energie zugeführt werden. Durch die Arbeitsleistung des Körpers werden ständig Bestandteile desselben zerstört, welche ausgeschieden werden. Zum Ersatze des im Stoffwechsel Ausgeschiedenen und hiernit gleichzeitig zur Aufrechterhaltung der Arbeitsfähigkeit des Körpers bedürfe der Mensch der Nahrungszufuhr.

Als Nahrungsstoffe werden daher solche Stoffe zu betrachten sein, welche, wenn sie in den Organismus eingebracht werden, von diesem verarbeitet werden und an die Stelle der verbrauchten und ausgeschiedenen Körperbestandteile treten. Hierzu bedarf es nebst dem für den Körper unentbehrlichen Wasser einerseits bestimmter Mineralsalze und anderseits organischer, das ist Kohlenstoffhaltiger Substanzen, nämlich Eiweiß, Kohlehydrate und Fette.

Die organischen Nährstoffe lassen sich nach ihrer chemischen Zusammensetzung in zwei Gruppen bringen, nämlich in stickstoff-

Digitized by Google

haltige und stickstofffreie; beiden Gruppen gemeinsame Bestandteile sind Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff. Die wichtigste physiologische Bedeutung besitzen jene stickstoffhaltigen Substanzen, welche als echte Eiweißkörper bezeichnet werden, da sie sowohl Ersatzmittel für verlorene Körperbestandteile abgeben, als auch als Kraftquelle dienen.

Die zweite Hauptgruppe von organischen Nährstoffen sind die stickstofffreien, die wohl als Kraftquelle, nicht aber zum Ersatze von durch Arbeit verbrauchten Körperbestandteilen dienen. Man unterscheidet sie in Fette und Kohlehydrate.

Sind die Funktionen, welche die einzelnen Nährstoffgruppen im Körper zu erfüllen haben, verschieden, so sind es auch die Veränderungen, die sie im Körper erfahren und welchen nur das gemein ist, daß alle Nährstoffe mit dem durch die Atmung aufgenommenen Sauerstoff chemische Reaktionen eingehen, bei welchen Wärme entwickelt wird. Letztere kann in Arbeit umgewandelt werden. Von den Nährstoffen werden aber nur die stickstofffreien im Körper vollständig verbrannt; sie sind es daher, welche das größte Wärmequantum liefern, und unter ihnen sind es wieder die Fette und Öle, welche bei ihrer Verbrennung mehr Wärme entwickeln, als die Kohlehydrate.

Ganz anders als die stickstofffreien Nährstoffe verhalten sich im Körper die stickstoffhaltigen, deren wichtigster Repräsentant das Eiweiß ist. Von ihm widersteht nämlich jener Anteil, in dem der Stickstoff gebunden ist, der Verbrennung und findet sich, obwohl das Eiweiß nicht zum Ersatze verbrauchter Gewebsbestandteile herangezogen wurde, hauptsächlich im Harne in Form von Harnstoff wieder vor.

Da jedem eingeführten Nährstoffe eine bestimmte Wärmeentwicklung und letzterer wieder eine bestimmte, in Arbeit umsetzbare Spannkraft entspricht, so läßt sich auch die Frage beantworten, wie viel von den als notwendig erkannten Nährstoffen der Mensch täglich einnehmen muß, um die im Stoffwechsel verbrauchten Körperbestandteile zu ersetzen, also sein Körpergewicht konstant zu erhalten und demzufolge die in seinem Körper aufgespeicherte potenzielle Energie, das ist seine Fähigkeit, Arbeit zu leisten, nicht zu vermindern. Schon die Fragestellung läßt erkennen, daß die Antwort verschieden ausfallen muß, je nachdem es sich um einen ruhenden oder einen arbeitenden Menschen handelt. Die durchgeführten Bestimmungen ergaben für das Nahrungsbedürfnis eines arbeitenden Mannes: 129 *g* Eiweiß, 80 *g* Fett und 400 *g* Kohlehydrate in 24 Stunden, wodurch dem Körper ungefähr 3000 Kalorien zugeführt werden. Fett und Kohlehydrate können einander in gewissem Ausmaße vertreten, das heißt bei fettarmer Nahrung wird ein Teil der Kohlehydrate zum Fettansatze im Körper verwendet, das Eiweiß hingegen kann durch gar keinen anderen Nährstoff ersetzt werden. Bei noch so reichlicher Ernährung mit Zucker, Stärke und Fett würde daher das Organeiweiß des Körpers aufgezehrt werden, was einen Verlust an Muskelsubstanz und daher eine schwere Schädigung des Körpers bedingt.

Zur Deckung des Bedarfes an Nährstoffen genießt der Mensch diese nicht in unvermischtem Zustande, sondern in Form jener Gemische, welche die Natur darbietet und die im Allgemeinen als Nahrungsmittel bezeichnet werden. Obwohl die wissenschaftliche Erkenntnis der Ernährung eine Errungenschaft des XIX. Jahrhunderts ist, so hat es doch der Mensch in allen Zonen und auf jeder Kulturstufe verstanden, auf rein empirischem Wege die Wahl seiner Nahrungsmittel und die Ernährungsweise zweckentsprechend einzurichten. Trotzdem besitzt die Ernährungslehre hohen praktischen Wert, indem sie genauen Aufschluß über den Nährwert der einzelnen Stoffe gibt, die passende Zubereitung der Speisen lehrt und Winke über die richtige Zusammensetzung der Mahlzeiten erteilen kann. Eiweiß liefern sowohl die Nahrungsmittel tierischen als auch jene pflanzlichen Ursprunges, im allgemeinen jene der ersten Art in größerer Menge. Nur die Hülsenfrüchte ragen unter den vegetabilischen Stoffen durch außerordentlich hohen Eiweißgehalt hervor, und dennoch erscheinen sie nicht geeignet, die Fleischnahrung vollständig zu ersetzen, weil das Pflanseneiweiss bei weitem nicht so leicht und so vollständig verdaut wird, wie das Fleischeiweiß. Dies ist auch der Grund, aus welchem der Vegetarismus vom Standpunkte der Ernährungsphysiologie abgelehnt werden muß, insbesondere deshalb, weil mäßiger Fleischgenuß keinerlei schädliche Wirkung auf den Körper ausübt. Ein Übermaß ist jedoch umsoweniger angebracht, als es dem Körper nicht zugute kommt, sondern bloß im Stoffwechsel den Ansatz an stickstoffhaltigen Substanzen steigert und zur Entstehung giftiger Zersetzungsprodukte Anlaß geben kann, welche erhebliche Gesundheitsstörungen mit sich bringen oder eine Ablagerung von stickstoffhaltigen Substanzen in gewissen Körperteilen hervorrufen. Derjenige, welcher täglich einfache Hausmannskost genießt, braucht übrigens keineswegs zu befürchten, daß er allzuviel Fleisch zu sich nimmt, und der größte Teil der Bevölkerung bleibt schon aus ökonomischen Gründen vor übermäßigem Fleischgenusse bewahrt.

Die stickstofffreien Nährstoffe werden dem Körper hauptsächlich in Form von Brot und Mehlspeisen zugeführt. Die hohe physiologische Bedeutung der Kohlehydrate beruht darin, daß sie zum Teile in den Muskeln und in der Leber in Form eines stärkeähnlichen Kohlehydrates, des Glykogen, aufgespeichert werden, von welchem der arbeitende Muskel zehrt, während das Eiweiß erst später angegriffen wird.

Zu einer richtigen Ernährung genügt es keineswegs, dem Körper ausreichende Mengen von Nährstoffen zuzuführen, sondern dies muß in regelmäßigen Zeitintervallen erfolgen, und die Zubereitung der Nahrungsmittel muß eine entsprechende sein.

Die physiologisch-chemische Untersuchung des Ernährungsvorganges ermöglicht es, sich von den subjektiven Sinnesindrücken freizumachen, welche Nervenanregung und Zufuhr üttalicher Stoffe oft verwechseln und daher eine urationelle Ernährung verursachen können. Die Frage, was und wieviel zur Ernährung notwendig ist, läßt sich durch Beobachtungen und Messungen beantworten, ist also keine Geschmackssache, sondern ein Problem der exakten Forschung, dessen Lösung nicht nur für das Individuum, sondern auch von sozialhygienischen Gesichtspunkte aus von großer Bedeutung ist.

Der Vortragende, welcher es verstand, das schwierige Thema in der lichtvollsten Weise zu behandeln, erntete für seine in Inhalt und Form gleich ausgezeichneten Ausführungen den lebhaftesten Beifall des Auditoriums und mit dem Ausdrucke des Dankes des Club an Herrn Dr. Jolles schloß der Vorsitzende die Versammlung.

Der Schriftführer: Emil Guisolan.

Das gefertigte Wahlkomitee beehrt sich die Mitteilung zu machen, daß zufolge der in der Generalversammlung vom 27. März d. J. vorgenommenen Wahlen des Präsidenten, eines Vizepräsidenten und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates eine

Wähler-Versammlung

am Dienstag den 20. März d. J., 5½ Uhr abends im Vortragssaale des Club stattfindet, und ladet zu zahlreichem Besuche ein.

Das Wahlkomitee.

Der Ausschußrat beehrt sich hiermit, zu der am

Dienstag, den 27. März l. J., 6 Uhr abends

im Clublokale (I. Eschenbachgasse 11)

stattfindenden

XXIX. ordentl. Generalversammlung

des

Club österreichischer Eisenbahnbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Clubjahr 1905.
2. Bericht der Rechungsrevisoren.
3. Wahl des Präsidenten, eines Vizepräsidenten und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates; ferner der Rechnungsrevisoren, sowie deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 20. März dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten.

Dieser Nummer liegt der Jahresbericht bei.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich
Dr. Franz Hilscher.

Druck von H. Spies & Co.,
Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Haltestelle Gaishorn für den allgemeinen Verkehr.

Die zwischen den Stationen Trieben und Wald der Linie Amstetten—Tarvis gelegene, dermalen nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Gaishorn wurde am 19. Februar 1906 auch für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr mit der nachstehenden Beschränkung eröffnet:

Von der Auf- und Abgabe daselbst sind ausgeschlossen:

1. Explosive Güter;
2. solche Stückgüter, welche die Eisenbahn nur in offen gebauten Wagen zu befördern befugt ist und
3. lebende Tiere, wenn sie nicht kleine Tiere, wenn sie in Käfigen, Kisten u. dgl. zur Beförderung gelangen, nicht zu zählen sind.

Die Berechnung der Frachtgebühren findet unter Einhaltung der jeweilig geltenden Tarifbestimmungen wie folgt statt:

A) Ab, beziehungsweise nach der Station Trieben gelangen die jeweils bestehenden Frachtsätze, sowie die Stationsgebühr zur Berechnung. Außerdem kommen noch die nachstehend angegebenen Gebühren, als Auf-, beziehungsweise Abgabe-Nebengebühren, zur Einhebung.

a) Für Stückgutsendungen 25 h für 100 *kg*, höchstens aber K 3 für eine Sendung und einen Frachtbrief;

b) für Sendungen in Wagenladungen, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 *kg* 5 h für 100 *kg*, mindestens jedoch K 3 für einen Wagen.

B) Für Sendungen, deren Transport sich nur zwischen dem Ladegeleise Gaishorn und den Stationen Trieben und Wald bewegt, ist neben der vorstehend nach Punkt *a*) oder nach Punkt *b*) zur Einhebung gelangenden Gebühr, sowie der Stationsgebühr noch eine Transportgebühr und zwar:

im Verkehre mit der Station Trieben für 8 Kilometer
„ „ „ „ Wald „ 11 „ „ „

nach dem auf den k. k. österr. Staatsbahnen jeweilig geltenden Tarife zu entrichten.

Tägliche Führung des Schnellzuges Nr. 6 in der Strecke Salzburg—Wels.

Vom 1. März d. J. angefangen wird der bisher nur ab Wels verkehrende Schnellzug Nr. 6 (Wels ab 8 Uhr 30 Min. früh) täglich ab Salzburg bis Wien in Verkehr gesetzt werden, wodurch in Salzburg eine besonders günstige Anschlußverbindung von dem um 6 Uhr früh dort aus Innsbruck eintreffenden Personenzug Nr. 14 mit Wien hergestellt wird.

Schnellzug Nr. 6 wird um 6 Uhr 29 Min. früh von Salzburg abgehen, um 8 Uhr 29 Min. vorm. in Wels eintreffen und in nachangeführten Stationen anbedingten Aufenthalt zum Ein- und Aussteigen von Reisenden nehmen:

Seekirchen-Mattsee	ab	6	Uhr	42	Min. früh
Steindorf	„	6	„	56	„ „
Straßwalchen	„	7	„	01	„ „
Frankenmarkt	„	7	„	22	„ „
Vöcklamarkt	„	7	„	29	„ „
Redl-Zipf	„	7	„	35	„ „
Vöcklabruck	„	7	„	48	„ „
Attnang-Puchheim	„	7	„	56	„ „
Schwanenstadt	„	8	„	04	„ „
Lambach	„	8	„	17	„ vorm.

Zugsverbindungen von Wien und Salzburg nach Meran.

In der diesjährigen Winterfahrplan-Periode bestehen nachstehende, sehr günstige Zugsverbindungen von Wien und Salzburg nach Meran. Die erste vermittelt der Wien—Pariser Zug, die zweite der Tagesschnellzug Wien—Innsbruck Nr. 309.

1. Wien-Westbahnhof, ab 8 Uhr abends, Bischofshofen (über Selzthal) an 2 Uhr 43 nachts.

Salzburg	ab	1	Uhr	40 nachts
Bischofshofen	„	2	„	53 „
Innsbruck	an	7	„	5 früh
Innsbruck	ab	7	„	34 „
Bozen-Gries	an	11	„	59 vormittags
Meran	„	1	„	17 nachmittags

2. Wien-Westbahnhof, ab 10 „ — vormittags
Salzburg „ 4 „ 22 nachmittags
Innsbruck an 10 „ — abends
Innsbruck ab 11 „ 7 nachts
Franzensfeste „ 4 „ 7 früh
Bozen-Gries an 5 „ 34 „
Meran „ 7 „ 26 „

Kundmachung betreffend Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse für die Frachtenverladestelle Ravelsbach.

Die Abfertigungs-Befugnisse der ab 1. Juli 1904 eröffneten Frachtenverladestelle Ravelsbach wurden am 1. März 1906 erweitert, so zwar, daß von diesem Tage an daselbst von der Auf- und Abgabe nur

a) explosive Gegenstände,
b) Möbelwagen,
c) Gegenstände von mehr als 7 Meter Länge, und
d) alle Wagenladungsgüter, welche tarifmäßig durch die Eisenbahn auf- bzw. abzuladen sind, insoferne diese Leistungen nicht durch die Parteien selbst besorgt werden,

ausgeschlossen sind.

Das Auf- und Abliegen der Stück- und Wagenladungsgüter ist stets von den Parteien selbst zu besorgen.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

15.000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten. — Vornehmster Halbleder-Band 10 Mark

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. **Winterdienst 1905/1906.**

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Mailand (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

Wien Whbf. . ab	1000	*820	1010	Paris . . . ab	⊖	⊖	▲
Prag KFJB. . „	735			Basel . . . „		730	605
Linz . . . . „	133	1041	514	Mailand . . „	830	1110	1230
Salzburg . . „	422	130	655	Genf . . . . „		920	1240
Bad Gastein . an	723	1630	955	Zürich . . . „	1648	1023	805
München . . „	720	1630	1040	Meran . . . „	713	1806	705
Innsbruck . . „	1000	705	1248	Innsbruck . . „	253	620	715
Meran . . . „	1736	1417	826	Bad Gastein . „	500		1040
Zürich . . . „	629	310	802	München . . „	825	1010	930
Genf . . . . „	105	820	810	Salzburg . . „	930	1245	1255
Mailand . . . „	310	1023	850	Linz . . . . „	1232	520	325
Basel . . . . „	912	417	1040	Prag KFJB. . „			920
Paris . . . . „	545	1125	740	Wien Whbf. . „	600	630	710

§ Wien Whbf. ab 830 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur in November und April. † Über Winterthur—St. Margarethen.
‡ Vom 15. März 1906 ab 1213 nachm. ‖ Wien Whbf. an 730 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, Speisewagen zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—) Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Buchs (Rheintal); Speisewagen zwischen Wörgl—Zürich und von Vessel nach Paris; Schlafwagen I. und II. Klasse zwischen Wien — Zürich, zurück I. Klasse Paris — Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Union-Bank.

Die 36. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Union-Bank findet Freitag den 30. März 1906, um 11 Uhr vormittags in den Banklokalitäten I. Renngasse Nr. 1 statt. — Auf der Tagesordnung stehen die üblichen Verhandlungsgegenstände. — Die stimmberechtigten Herren Aktionäre wollen ihre Aktien bis spätestens 22. März a. c. deponieren u. zw. in Wien bei der Liquidatur der Union-Bank, oder bei den anderweitig kundgemachten Stellen.

Wien, am 12. März 1906.

Union-Bank.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefsstraße 4. Budapest, Innsbruck, Burggraben 31. Lemberg, Waldes 11 etc.

VIII/1. Ledergasse Nr. 1 **WIEN** I Graben, Palais Equitable Zentrale. Stadt-Niederlage.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 502

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen.

539

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial	Bogenlampen

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. **Budapest** b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Boßing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung an außerordentlich günstigen Bedingungen, z. zw. i. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die ähnliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt wird. Für diesen seinen der Bank gebotenen Vorteil ist allfällig ein mäßiges Schadendeckungszeugnis, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3 Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung abgelöst werden. (2 Percent der ursprünglichen Darlehenssumme.) 4. Bei der Rückzahlung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragformulare zur Verfügung 536

Werkzeugfabrik BLAU & Co.

Wien, XX. Dresdnerstraße 68.

Gewinde-Schneidzeuge, Spreizbohrer, Reibahlen, Präzor, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschlichtmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preisaufwechselzeuge, sowie Aufführung kompletter Anlagen. 634

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 510

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bedenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476

Reservefond d. Anst.: K 8,243.614, Ges.-Versicherungssumme K 2,230,781.838.

JOSEF SCHATZ, Graveur- u. mechan. Anstalt. Kautschukstampiglien-Erzeugung, **WIEN, XVIII., Hötzergasse 44.** 470

Specialist für Stahlgravierstellung mit Kompostern, Normalbördeldampf, Nummerierern, Autosiegeln, Stahlpunzen, Brennstempeln.

Lieferant der h. k. österr. Staatsbahnen etc.

Leobersdorfer Maschinenfabrik

vorm. GANZ & Co.

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabrication von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbau, Industrie- und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen

ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel"

für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen

in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom.

208

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Porzonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rathausbuchgasse 11. Telephon Nr. 315.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 804.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 856.096.
Beiträge werden nach dem von Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 13. Halbjährig Mk. 6.
im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Redaktionelle für den Redakteur: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 20 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 13. Wien, den 26. März 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist
HYDROCHROMIN
schön streichfertig und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,
waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,
welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abblättert und gegen Gase, Regen und Feuchtigkeit unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.
1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.
Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.
Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.
Agenten: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—I.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Heißlaufmelde, Wassermesser, Minenfeder, Signalapparate, Röntgen-Hürzleinlagen, Elementsbatt.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummiisolierkabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 920

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:

Ing. **Arthur Baumann** (Pagel, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 5260.
Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dubanski**, Wien, VII. Lindengasse 1. T. 8683.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 6. T. 707.
Ing. **J. George Hardy** (Pagel, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 5260.
Ing. **Viktor Kornin** (M. Palm, Michalschi & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 16905.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 13. T. 4597.
Ing. **Victor Monath**, Wien, I. Jasomirgottstr. 4. T. 10060.
Ing. **Anton v. Sterr**, Wien, IV. Frankenbergasse 9. T. 2344.
Ing. **Victor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 39. T. 596.
Ing. **Wasa Tscodorovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 3. T. 19043.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. **J. Kiffer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 4611.
Ing. **Rud. Zipser**, Wien, VII. Lindengasse 3. T. 9646.
Ing. **Moriz Schmolke**, Buna, Ferdinandsgasse 17. T. 490.
Ing. **Heinrich Schmolke**, Prag, Heinrichsgasse 21. T. 1099.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **120.000** Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.
Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wasserstandes im Kessel ausgeschlossen.
! Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel
Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisationszwecken. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Desinfektionsblätter auf Wunsch gratis und franko.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten
Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.
Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 153.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.703.000. Dividende verteilt an Versicherte 1902 K 1.350.000, Kautionen bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 6.200.000.
Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizen. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen) gestatten sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 411

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art,
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 475
Reserverond d. Anst.: K 8,345.614, Gen.-Versicherungssumme K 2 250,781 823.

Digitized by Google

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER
· MODERNSTER CONSTRUCTION ·
· INSPECTIONS- u. TRANSPORT-
· DRAISINEN ·
FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.
TELEGR-ADR.: BAHNBEDARF.
CODES: A B C IV. V. VI ED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn
Wien
III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmaterialien, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).
Post- und Telegramm-Adresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Erzeugnisse: Kohaleisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nach stehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Baguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Siabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenschienen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räadersätze, Wechsel und Kreuzungen, Drahtseilbahn, Wasseranlagen, Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Bankonstruktionen, Gittermasten, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedewaare, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operagasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19 587

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Stahlwaren auf Stein f. Lithographen.

Brillanten Diamanten

f. Rottunbrillen, zum Zuliefern z. Qualitäten von Papier-Kalender, Porzellan- u. Quartzwaaren u. s. w. liefert die Firma 1849

R. Pufschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 16, II/1.
Preisl. a. Verlang. gratis u. franko.

Felix Blažíček
Wien, V. Straußengasse 17.
FABRIK
für
Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände
Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen

Einige
100 Waggonladungen
gebrauchte, garantiert fahrbare Sekundärbahnschienen, sowie einige normal- und schmalspurige Lokomotiven für Fabriks- und Schleppgeleise offerieren billigst
Josef Brukner & Söhne
Wien
III/2 Novaragasse Nr. 42.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 519

Garvens-Werke
WIEN
II. Handelskai 130
fabrizieren und halten großes Lager von:
Pumpen aller Art:
Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.
Waagen für jeden Zweck:
Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.
549
Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Bester Dampfkesselschutz!
! Antiferugin-Kesselfarbe !
Ingenieurlich! Nicht Energiefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!
Kesselsteinbildung wird verhindert, bereits gebildeter Kesselstein wird durch Einwirkung des Antiferugin-Kesselfarbe leicht und schnell entfernt, Rostbildung wird verhindert, bereits gebildeter Rost wird durch Einwirkung des Antiferugin-Kesselfarbe leicht und schnell entfernt.
Private Referenzen!
Leuchttag & Seidenstein
Wien, III/4. 491

Niederlage der Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen) WIEN I. Freyung 3. 351

JOSEF SCHATZ, Patentirter u. medicin. Apotheker Kautschukwaaren-Erzeugung
WIEN, XVII/3. Rötzergasse 44. 479
Spezialität für Stallmaueranstrichung mit Komposteuren, Normalräderstempel, Kammeratreure, Amtssiegeln, Stahlpetschen, Brennstempeln.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 13. Wien, den 26. März 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Die Verkehrssicherheit auf den österreichischen Bahnen. Von V. G. Bosshardt. Die Betriebssicherheit und ihr Verhältnis zur Verkehrsunregelmäßigkeit. Von V. G. Bosshardt. Die Lage der Eisenbahner in Rußland. — Chronik: VI. Internationale Automobil-Ausstellung Wien 1906. Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Februar 1906. — Literatur: Luegers Lexikon der gesamten Technik. Kommentar zum schweizerischen Bundesgesetz, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen und der Post. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung vom 13. März 1906. Bericht über die Wahlversammlung. Neue Begünstigung. Aufgehobene Ermäßigung. Ankündigung der Generalversammlung.

Generalversammlung: Dienstag, den 27. März 1906, 6 Uhr abends, dann Vortrag des Herrn Emil Friedel, über die *„Reise des Wiener Männergesang-Vereins nach Ägypten“*. (Mit Lichtbildern.)

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Die Verkehrssicherheit auf den österreichischen Bahnen.

Von V. G. Bosshardt.

(Schluß.)

Noch deutlicher wird das bestehende Verhältnis durch die folgende Zusammenstellung, in welcher die Anzahl der auf einen Tag entfallenden Verunglückungen und die sich hiernach ergebende Wahrscheinlichkeit eines persönlichen Unfalles ersichtlich wird.

Bei beiden Verkehrsmitteln ist die Wahrscheinlichkeit einer Verunglückung bereits sehr gering und wenn sie auch bei den Eisenbahnen derzeit noch im höheren Maße vorhanden ist, muß es doch als bemerkenswert hervorgehoben werden, daß dieses Verhältnis sich zeitweilig sogar zu Gunsten des Eisenbahnverkehres ändert.

Dehnt man den Vergleich auf das gesamte Verkehrsleben der Großstadt aus, so ergibt sich nebenstehendes.

Daraus ergibt sich, daß das Gefahrsmoment in den Straßen Wiens für den Passanten oder für den ein lokales Verkehrsmittel Benützenden fast ebenso groß ist, als bei irgend einer Reise mit der Eisenbahn.

Würde man aber alle Straßenverkehrsunfälle dem gesamten Eisenbahnverkehre gegenüberstellen, so würde sich für den letzteren zweifellos ein wesentlich günstigeres Verhältnis ergeben.

Die vorangegangenen Darstellungen dürften es ermöglicht haben, einen allgemeinen Überblick über das Verhältnis der persönlichen Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu gewinnen.

Im Jahre	Absolute Anzahl verunglückter Reisender im		Auf 10,000.000 beförderte Reisende entfielen im		Auf 10,000.000 geleistete Fahrt- bezw. Personenzugkilometer entfielen im
	Eisenbahnverkehr	Straßenbahnverkehr	Eisenbahnverkehr	Straßenbahnverkehr*)	Eisenbahnverkehr	Straßenbahnverkehr
			verunglückte (verletzte und getötete) Reisende			
1901	165	69	10·378	6·272	22·389	26·555
1902	116	140	7·116	11·076	15·263	43·750
1903	160	80	10·322	5·063	20·779	19·047

*) Bei sämtlichen österr. Bahnen betrug die Leistung an Personenzugkilometern im Jahre 1901 74,812.006, 1902 76,125.961, 1903 77,075.686.

Im Jahre	Tagesdurchschnitt der Verunglückungen von Reisenden im		Wahrscheinlichkeit der Verletzung oder Tötung für einen Reisenden im			
			Eisenbahnverkehr		Straßenbahnverkehr	
	Eisenbahnverkehr	Straßenbahnverkehr	Zeit in Tagen*)	Persönliches Gefahrsverhältnis†)	Zeit in Tagen	Persönliches Gefahrsverhältnis†)
1901	0·452	0·164	2·2	1:430.000	6·0	1:305.000
1902	0·316	0·383	3·2	1:444.000	2·6	1:365.000
1903	0·438	0·219	2·3	1:445.000	4·6	1:433.700

*) D. h. die durchschnittlich bis zum Eintritte der Verunglückung eines Reisenden erforderliche Zeit.

†) Hier ist das Verhältnis eines Reisenden zur durchschnittlich pro Tag beförderten Anzahl von Reisenden zum Ausdrucke gebracht.

Digitized by Google

Im Jahre	Im Straßenverkehr Wiens: verunglückten durch lokale Verkehrsmittel, Personen und zwar wurden: leicht verletzt	schwer verletzt	tödlich verletzt	insgesamt	Gesamt-Tagesdurchschnitt	Im Verkehre sämtlicher österr. Eisenbahnen: Anzahl der verunglückten Personen*) und zwar: getötet	verletzt	insgesamt	Gesamt-Tagesdurchschnitt
1899	890	280	28	1388	3·80	218	910	1128	3·09
1900	829	282	21	1418	3·88	198	872	1070	2·93
1901	789	478	34	1125	3·08	190	1079	1269	3·47
1902	544	472	32	880	2·41	181	908	1089	2·98
1903	592	578	29	888	2·43	168	962	1130	3·09

*) Reisende, Bedienstete und dritte Personen, und zwar sowohl die ohne eigenes Verschulden als auch die infolge eigener Unvorsichtigkeit Verunglückten.

Im Jahre	Anzahl der Entgleisungen: absolute	auf 100 km Betriebslänge	auf 1,000.000 Zugskilometer	auf 1,000.000 Lokomotivkilometer	Anzahl der Zusammenstöße: absolute	auf 100 km Betriebslänge	auf 1,000.000 Zugskilometer	auf 1,000.000 Lokomotivkilometer	Anmerkung
1895	230	1·425	3·352	1·703	112	0·693	1·632	0·829	
1896	223	1·360	2·608	1·564	117	0·713	1·368	0·819	
1897	316	1·882	2·870	2·112	141	0·839	1·280	0·942	
1898	421	2·386	3·595	2·618	251	1·424	2·143	1·560	
1899	455	2·482	3·690	2·607	267	1·456	2·165	1·565	
1900	427	2·283	3·277	2·307	278	1·486	2·133	1·543	
1901	400	2·088	2·985	2·166	214	1·117	1·597	1·158	
1902	384	1·960	2·857	2·081	202	1·031	1·502	1·094	
1903	367	1·864	2·684	1·934	179	0·909	1·302	0·943	

Nunmehr handelt es sich im Interesse der Vollständigkeit halber noch darum, die Unfallsereignisse selbst in Betracht zu ziehen. Bei denselben sind vor allem die Entgleisungen und Zusammenstöße von Interesse. Diese beiden Arten der Unfallsereignungen sind die eigentlich typischen im Eisenbahnbetriebe. Es sei hiezu die Bemerkung gestattet, daß die amtliche Registrierung von Unfallsereignissen unter der Bezeichnung „Zusammenstöße“ sowohl die Zugsbegegnungen, das Aufeinanderfahren von Zügen auf offener Strecke und in den Stationen, sowie auch die Zugstrefungen umfaßt.

Für die Betriebstechnik wäre jedoch eine Trennung dieser Ereignungsarten von höchstem Interesse.

Die Bezeichnung „Zusammenstoß“ ist aber überdies eine ominöse, weil darunter vorzugsweise die Begegnung von Zügen entgegengesetzter Richtung verstanden wird. Werden nun in der Statistik 100 oder mehr derlei Fälle angeführt, so wird dabei — insbesondere in Laienkreisen — eine ganz irrtümliche Vorstellung über die Sicherheit des Betriebes hervorgerufen, die bei entsprechender Unterteilung dieser Rubrik leicht vermieden werden könnte.

Für den Fachmann wäre außerdem die Ausscheidung der einschlägigen, ausschließlich im Rangierdienste vorgekommenen Ereignisse wertvoll und interessant. Die sonst so klare und übersichtliche Form der „Statistik des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltung“ würde dadurch nur an Mustergiltigkeit gewinnen. — Über die Anzahl der erwähnten Unfallsereignisse und deren Verhältnis auf Einheiten reduziert, gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß.

Hieraus ist ersichtlich, daß die Anzahl dieser Betriebsereignisse vielfachen Schwankungen unterworfen ist und zeitweilig sogar eine steigende Tendenz zeigt. Ans den früheren Zusammenstellungen ist dagegen ersichtlich, daß trotzdem die Gefährdung der Menschen in Abnahme begriffen ist.

Dieser scheinbare Widerspruch findet seine wahrscheinliche Aufklärung durch den Umstand, daß die Mehrzahl der Ereignisse sich im Rangierdienste abspielt, wobei Reisende und dritte Personen überhaupt nicht beteiligt sind und wobei zumeist auch eine Verletzung von Bahnbediensteten nicht erfolgt ist.

Es ist nunmehr auch von Interesse, den verursachten Materialschaden kennen zu lernen. Hierüber gibt die folgende Tabelle Aufschluß.

Im Jahre	Anzahl der bei Unfällen beschädigten Fahrzeuge und zwar: erheblich	unerheblich	zusammen	Auf 100 km Betriebslänge entfielen
1898	336	692	1028	5·840
1899	478	678	1156	6·216
1900	346	672	1018	5·449
1901	258	450	708	3·705
1902	278	463	741	3·900
1903	174	335	509	2·586

Hieraus ergibt sich, daß auch hinsichtlich des Materialschadens eine abnehmende Tendenz zeigt.

Auf jeden Tag entfielen durchschnittlich Entgleisungen und Zusammenstöße:

Digitized by Google

Im Jahre	Anzahl der Entgleisungen und Zusammenstöße:
1898	1·8
1899	1·9
1900	1·9
1901	1·6
1902	1·6
1903	1·4

Der Vollständigkeit halber soll endlich noch die Gesamtzahl der überhaupt im Eisenbahnverkehre vorgekommenen Unfälle im Vergleiche mit dem Straßenverkehre von Wien im nachstehenden angeführt werden.

einanderfluten ungeheurer Menschenmassen verlangt eine stete Steigerung der Verkehrsleistungen. Damit nimmt die Gefahrsmöglichkeit im gleichem Maße zu und sie trotzdem immer mehr einzuengen, muß das stete Bestreben aller Berufenen sein.

Die absolute Sicherheit zu erreichen wird bei der Mangelhaftigkeit, die auch unseren vollkommensten Einrichtungen anhaftet, die nie möglich sein. Gerade deshalb aber dürfen wir uns nie mit dem Erreichten begnügen. Wenn irgendwo, ist auf diesem Gebiete rastlose Arbeit höchste Pflicht. Nicht zuletzt auch deshalb, weil wir neben der absoluten Gefahr auch noch mit jener des

Im Jahre	Eisenbahnverkehr				Wiener Straßenverkehr			
	vorgekommene Unfälle überhaupt	Anzahl der beschädigten Wagen	Auf einen Tag entfielen durchschnittlich		vorgekommene Unfälle	Anzahl der dabei beschädigten Gegenstände*)	Auf einen Tag entfielen durchschnittlich	
			Unfälle	beschädigte Wagen			Unfälle	Beschädigungen von Gegenständen
1899	1884	1156	5·1	3·1	2719	1388	7·4	3·8
1900	1709	1018	4·7	2·7	2356	1418	6·4	3·9
1901	1757	708	4·8	1·9	2274	1125	6·2	3·0
1902	1509	741	4·1	2·0	1777	880	4·8	2·4
1903	1468	509	4·0	1·3	2052	888	5·6	2·4

*) Hierunter sind alle Arten von Sachbeschädigungen begriffen; es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß die Beschädigung der Fuhrwerke selbst den größten Anteil daran hat.

Wir ersehen aus dieser Zusammenstellung, daß Kollisionen im Straßenverkehre der Großstadt wesentlich häufiger, als im Eisenbahnverkehre vorkommen und daß auch die Sachbeschädigungen dabei zahlreicher sind, wenn auch der materielle Schaden dabei selbstverständlich geringer, als jener im Eisenbahnbetriebe ist.

Das Verhältnis der auf jeden Unfall entfallenden Beschädigungen ist folgendes:

Im Jahre	Beim Eisenbahnverkehr entfielen Wagenbeschädigungen auf 1 Unfall	Im Straßenverkehr entfielen Sachbeschädigungen auf 1 Unfall
1899	0·6	0·5
1900	0·5	0·6
1901	0·4	0·4
1902	0·4	0·4
1903	0·3	0·3

Bei der Reduktion der Sachbeschädigungen auf die Unfallsereignisse ergibt sich für beide Verkehrsarten eine überraschende Übereinstimmung — durchschnittlich ist erst jedes zweite Unfallsereignis mit einer Sachbeschädigung verbunden.

Mit den in dieser Arbeit gebotenen Angaben ist das Thema nicht erschöpft, allein sie dürften immerhin einen allgemeinen Überblick ermöglichen. Mehr zu erreichen war nicht im Plane der Arbeit gelegen. So trocken, so ermüdend die endlose Reihe der Zahlen auch sein mag — sie sprechen doch eine beredte und deutliche Sprache. Sie zeigen uns, daß die Bestrebungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht erfolglos geblieben sind, wir sehen aber darans auch, daß noch viel zu tun übrig bleibt. In diesem Kampfe mit feindlichen Gewalten gibt es nicht Rast und Ruhe. Das immer mehr zunehmende Durch-

Zufalles zu rechnen haben. Was wir aber Zufall nennen, scheint nichts anderes, als ein uns noch verborgenes Gesetz zu sein. Es ist seltsam und gibt gewiß zu denken, daß der sogenannte Zufall auch in der Unfallsstatistik mit auffallender Gesetzmäßigkeit zu beobachten ist.

Die Anzahl der durch eigene Unvorsichtigkeit getöteten und verletzten Reisenden ist doch gewiß nur vom Zufall abhängig. Nun ist es seltsam, daß sich nach der Statistik für einen Zeitraum von 9 Jahren die Tatsache ergibt, daß alljährlich von 1,000.000 Reisenden zirka 0·5 ein Opfer des „Zufalls" werden und daß diese, sowie die absolute Zahl nur verhältnismäßig geringe Schwankungen zeigt. Können wir aber dem düsteren Gesetz des Zufalls nicht begegnen, so können wir es umsomehr allen anderen Einwirkungen gegenüber.

Die vorgeführten Angaben haben gezeigt, was bis jetzt erreicht wurde. Der Ausblick in die Zukunft ist ein bernhigender. Daß im gleichen Sinne weiter gearbeitet wird, dafür bürgt der gute Geist, von dem unsere Eisenbahnverwaltungen erfüllt sind, dafür bürgen unsere berufenen, an der Spitze stehenden, hervorragenden Fachmänner, dafür bürgt die Kunst unserer Ingenieure und nicht zuletzt die treue Arbeit aller Betriebsbediensteten.

Die Betriebssicherheit und ihr Verhältnis zur Verkehrsunregelmäßigkeit.

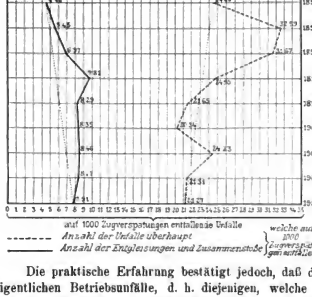
Von V. G. Bosshardt.

Es dürfte kaum einem Zweifel unterliegen, daß die Betriebssicherheit in einem bestimmten Maße von der Verkehrsregelmäßigkeit abhängig ist. Der regelmäßige, d. i. der fahrplanmäßige Verkehr wickelt

Digitized by Google

sich in vorher bestimmter Ordnung ab; alle besonderen, fallweisen Verfügungen werden dadurch entbehrlich und dadurch vermindert sich die Möglichkeit zu Fehlern und im gleichen Maße das Gefahrsmoment. Beim unregelmäßigen Verkehre treten die gegenteiligen Erscheinungen ein — die zahlreich notwendig werdenden, besonderen Verfügungen bilden eine stete Fehlerquelle und die Gefahrsmöglichkeit wird erhöht.

In diesem Sinne kann demnach jede Zugsverspätung innerhalb gewisser Grenzen als betriebsgefährlich bezeichnet werden. Das Verhältnis dieses Einflusses ist jedoch nicht bekannt, da die Statistik zwar alle Unfälle verzeichnet, nicht aber angibt, wieviele derselben auf verspätete Züge zurückzuführen sind.



Die praktische Erfahrung bestätigt jedoch, daß die eigentlichen Betriebsunfälle, d. h. diejenigen, welche in direkten, ursächlichen Zusammenhang mit der Betriebsanordnung gebracht werden können, zumeist bei verspäteten Zügen vorkommen oder aber, daß sie als Folgeerscheinungen verspäteter Züge auftreten. Im allgemeinen ist also anzunehmen, daß die Betriebssicherheit bei zunehmender Verkehrsunregelmäßigkeit abnimmt und daß sie umgekehrt in dem Maße zunimmt, als sich die Verkehrsabwicklung den normalen Verhältnissen nähert.

Diese Annahme bedarf jedoch einer Ergänzung. Es ist klar, daß Verkehrsunregelmäßigkeiten bei dichterem Verkehr weit fühlbarer, als bei schwachem Verkehr sind. Der betriebsgefährliche Einfluß der Verkehrsunregelmäßigkeit wird demnach im selben Verhältnis, wie die Verkehrsintensität zu- oder abnehmen.

Wir können nach alledem mit gutem Grunde einen Zusammenhang zwischen Betriebssicherheit und Verkehrsregelmäßigkeit annehmen. Die genaue Feststellung des bestehenden Zusammenhanges, sowie die Bestimmung des Verhältnisses, in welchem dieser Einfluß ausgeübt wird, begegnet jedoch großen Schwierigkeiten durch die Unzulänglichkeit der statistischen Grundlagen. Vor allem mangelt hiezu die Kenntnis der Verspätungsfälle bei den Güterzügen.

Es ergibt sich also von vorneherein, daß man auf eine genaue Feststellung verzichten und sich mit der bloßen Ermittlung eines Wahrscheinlichkeitsergebnisses begnügen muß. Immerhin aber dürfte auch eine solche Lösung von Interesse und vielleicht sogar von einiger Bedeutung sein.

Bei den gesamten österreichischen Eisenbahnen waren von 1895 bis einschließlich 1903 durchschnittlich 1·5% der Personenführenden Zuge verspätet. Unter der Annahme, daß die Verspätungen der Güterzüge durchschnittlich 10% betragen, ergibt sich das in der nebenstehenden, graphischen Darstellung ersichtliche Verhältnis zwischen den Zugsverspätungen und den Unfällen.*)

Hierans ist zu ersehen, daß die Anzahl der auf 1000 Verspätungen entfallenden Unfälle überhaupt, trotz der jeweiligen großen Schwankungen im allgemeinen eine abnehmende, jene der eigentlichen Betriebsunfälle (Entgleisungen, Zusammenstöße) dagegen eine beständig zunehmende Tendenz zeigt. In den Unfällen überhaupt sind alle Arten von Unfälle, also auch die, im entferntesten Zusammenhang mit der Betriebsausführung stehenden, gezählt; sie sind demnach für die hier behandelte Frage von minderem, während dagegen die eigentlichen Betriebsunfälle von größtem Belang sind.

Wenn daraus irgendwelche Folgerungen gezogen werden sollen, so muß vor allem die Steigerung der Leistungen berücksichtigt werden. In welchem Umfange sich dieselbe in der angegebenen Zeit vollzogen hat, geht schon daraus hervor, daß die Anzahl der Zugkilometer um zirka 100% gestiegen ist. Die Leistung hat sich demnach verdoppelt. Die eigentlichen Betriebsunfälle sind von 1895 bis 1903 um zirka 70% gestiegen (von 342 auf 546). Dieselbe Zunahme kommt in der Aufteilung auf die Verspätungsfälle zum Ausdrucke. Der eingangs aufgestellte Satz, daß die Wahrscheinlichkeit von Unfällen mit der Verkehrssteigerung und im gleichen Maße jene für die Verspätungsfälle zunimmt, wird also durch die graphische Darstellung ziffermäßig bestätigt.

*) Von der Gesamtzahl der Personenführenden Züge waren verspätet:

Im Jahre	1895	. . . .	17.344	= 1·90%
„ „	1896	. . . .	12.185	= 1·20%
„ „	1897	. . . .	18.798	= 1·80%
„ „	1898	. . . .	17.000	= 1·50%
„ „	1899	. . . .	29.500	= 2·30%
„ „	1900	. . . .	25 545	= 1·90%
„ „	1901	. . . .	16 953	= 1·40%
„ „	1902	. . . .	12.934	= 1·00%
„ „	1903	. . . .	11.894	= 0·90%

Bei den Güterzügen wurden für jedes Jahr 10% von der Zugzahl als verspätet angenommen und die so ermittelten Verspätungsfälle den obenstehenden zugezählt, sodann die Unfälle auf je 1000 Verspätungsfälle aufgeteilt. Die im Güterzugsverkehre angenommene Anzahl der Verspätungsfälle ist demnach eine sehr große, so daß dadurch das Verhältnis zu den Unfällen sich wahrscheinlich etwas günstiger als in Wirklichkeit ergibt.

Digitized by Google

Nachdem sich die Zunahme der Unfälle nicht im selben Maße, wie die Verkehrssteigerung vollzieht, können wir trotzdem von einer Zunahme der Betriebssicherheit sprechen, keineswegs aber kann die Behauptung von einer geminderten Betriebsgefährlichkeit der Zugsverspätungen aufrecht gehalten werden. Wir sehen vielmehr, daß sie bei gesteigertem Verkehre zunimmt.

Wenn auch die Verspätungen im behandelten Zeitraume eine abnehmende Tendenz zeigen (vergleiche die Fußnote) und ihr Gefahrsmoment ein relativ geringes ist, so ist das doch genügend, um die energischeste Bekämpfung dieser Begleiterscheinung des Betriebes in hohem Grade wünschenswert erscheinen zu lassen.

Mit der vorliegenden Arbeit wurde bezweckt, einen bescheidenen Beitrag zur Förderung dieser Erkenntnis zu liefern. Möge sie in diesem Sinne Beachtung finden!

Die Lage der Eisenbahner in Rußland.

Die Folgen des unglückseligen Krieges mit Japan, der so viele innere Schäden aufgedeckt, der unter anderem alle Zweige der Industrie, der Gewerbe und des Handels ins Wanken gebracht, die innere Politik und und soziale Arbeit auf neue Bahnen gelenkt hat, haben auch die bisher vom Staate so stiefmütterlich behandelten Eisenbahner veranlaßt, sich der allgemeinen Bewegung anzuschließen und einen Generalstreik durchzuführen. Dieser Riesenstreik war, wie wir der „Petersburger Zeitung“ entnehmen die größte aller Protestkundgebungen nicht nur in bezug auf die numerische Stärke der Ausständigen, sondern auch hinsichtlich der wirtschaftlichen und sonstigen Schädigungen, die aus der Betriebsstockung dem Staate entstanden. Auf allen 50 im Betriebe befindlichen Bahnen des Reiches, die ein Schienennetz von über 58.000 Werst repräsentieren, werden ca. eine Million Bedienstete und Arbeiter beschäftigt, deren zahlreichste Gruppe die Arbeiter und Wächter für Bewachung und Erhaltung der Bahnstrecken, die Bedienung der Züge und Lokomotiven und die Weichensteller darstellen. Die Privatgesellschaften und das Verkehrsministerium resp. die Reichseisenbahnverwaltung haben sich bisher herzlich wenig um ihre niederen Arbeitskräfte gekümmert — die große Masse, von der das Gedeihen des ganzen Unternehmens abhängt — im großen und ganzen ignoriert und bloß dafür gesorgt, daß das höhere Personal gut bezahlt werde. Selbstredend konnte unter diesen Umständen der Bestand der Eisenbahner weder beständig und tüchtig sein, noch auf moralische, sittliche und geistige Bildung Anspruch machen.

Da außerdem Willkür und „Erneesen“, sowie Bestechungen und Protektion im Leben der Eisenbahner keine geringe Rolle spielten und die Besoldung im Verhältnis zur Überbürdung an Arbeit geradezu lächerlich gering ist, wird es niemand wundern, daß jeder, der um sich und seine Familie besorgt ist, die erste Gelegenheit wahrnimmt, um der Eisenbahn den Rücken zu kehren; es ist statistisch bewiesen, daß die durchschnittliche Dauer des Dienstes auf den Bahnen kaum fünf Jahre übersteigt. Dieses erweist, wie wenig die Angestellten ihre Stellung schätzen. Entweder verlassen sie dieselbe freiwillig, indem sie besseres gefunden oder aber sie werden wegen Nachlässigkeit, grober Mißbräuche etc. entlassen. Besonders grell fällt diese kurze Dienstdauer auf den Privatbahnen ins Auge. Wie kolossal beim ewigen Wechsel des niederen Personals die Leistungsfähigkeit der Bahnen leidet, scheinen die oberen Leiter nicht zu beachten. Auf die geringe materielle Versorgung der niederen Beamten und Arbeiter zurückkommend, geben wir hier beispielsweise einige Daten: Das durchschnittliche Jahreseinkommen der Wächter und Arbeiter bei den Verwaltungen beträgt 210 Rbl. für Männer und 140 Rbl. für Frauen. Das mittlere Einkommen der Streckenwächter beziffert sich auf 172 Rbl. und die Weichensteller auf 174 Rbl. Besser situiert ist die niedere Bedienung der Züge und das Rangierpersonal, doch auch hier übersteigt das durchschnittliche Jahreseinkommen nicht den Betrag von 375 Rbl. Die Stationschefs beziehen im Durchschnitt 55 Rubel. monatlich, die Gagen der Kassierer und Kontoristen variieren zwischen 25 und 40 Rbl. monatlich. In den Verwaltungen und Bureaus der verschiedenen Dienstzweige schwanken die Gagen zwischen 300 und 900 Rbl. jährlich, jedoch fallen hier die Quartiergelder und die Bekleidung — welche der I. Kategorie meist in natura oder Geld verabfolgt wird — gänzlich fort. Es muß hier bemerkt werden, daß man alle über einen Kamm schert und auf die Lokalverhältnisse bezw. Preise durchaus keine Rücksicht nehmen will, — die Gagen sind überall gleich, daher die auf den Strecken lebenden Angestellten gewissermaßen besser situiert sind als diejenigen, die der Dienst zwingt in den Residenzen und großen Städten zu leben; besonders verschlimmert sich die Lage der letzteren Beamten von Jahr zu Jahr, da die Preise der notwendigsten Artikel und Lebensmittel, hauptsächlich aber der Wohnungen, außerordentlich rasch steigen und in gar keinem Verhältnis zur geringen Gage, bezw. den seltenen kleinen Zulagen stehen — erstere steigen rapide, letztere nur rubelweise.

Man muß zugeben, daß die obenangeführten Besoldungen für die jetzigen Zeiten nicht hoch sind, besonders in Anbetracht dessen, daß die Leute auf den Strecken mit Arbeit überbürdet sind und meist eine Doppelarbeit verrichten müssen, da die freigewordenen Posten, der Ökonomie wegen, absichtlich monatelang nicht besetzt werden. Zudem ist der Arbeitstag nur in wenigen Dienstzweigen normiert. Wenn man meint, daß solch ein müder, von der niederen Obrigkeit und verschiedenen Favoriten abgehetzter und vom Publikum ebenfalls nicht geschonter Eisenbahner nach getaner Arbeit endlich zu Hause Ruhe findet, so irrt man meist sehr, denn die Kronswohnungen sind in den meisten Fällen eng, dumpf und für mehrere Familien eingerichtet. Solche Kasernen entbehren meist einer rechten Ventilation und lassen in sanitärer und hygienischer Hinsicht vieles zu wünschen übrig. Wo die Kronswohnung fehlt, müssen die Leute oft verstreweit ins nächste Dorf nach Hause wandern. Die Folgen solcher Lebensbedingungen liegen auf der Hand. Die Leute entkräften, stumpfen ab, werden nolens volens im Dienst nachlässig und das Unternehmen leidet. Da für die materielle, geistige und moralische Hebung der Angestellten nichts getan wird, kommen oft grobe Mißbräuche verschiedener Art vor, wir machen hier bloß auf den Fahrkartenhandel und das Verschwinden ganzer Waggonladungen aufmerksam.

Von Tag zu Tag wurden die Zustände schlimmer, da weder für die Angestellten noch für ihre Familien etwas von Bedeutung unternommen wurde. In Krankheitsfällen ist es nun die meisten Patienten gar übel bestellt, da das medizinische Personal zu gering ist und es an Ambulanzen mangelt. Auf den Strecken fehlen oft die gewöhnlichsten Medikamente. Schleunige Hilfe in schweren Fällen ist nur selten zu erhalten, da man sogar in größeren Städten auf den Besuch des Eisenbahnarztes mehrere Tage zu warten hat und es vorkommt, daß der Patient unterdessen die Geduld verliert und stirbt. Da jede Selbstständigkeit und Initiative sofort unterdrückt, in gewissen Fällen gar strengstens verfolgt wurde, konnte man an die Gründung von Hilfsvereinen gar nicht denken. Selbst die wenigen Eisenbahn-Konsumvereine entsprechen nicht dem Zwecke und den Anforderungen, da die Leitung derselben öfters in unkundigen Händen liegt; auch

Digitized by Google

kommen Mißbräuche vor. Was nun endlich die verfehlte Kriwoscheïnsche Pensionskasse anbelangt, so bietet sie den Angestellten weder im Alter noch im Falle der Invalidität eine rechte Versorgung. Obige flüchtige Schilderung zeigt uns, wie traurig es im allgemeinen um die Eisenbahner bestellt ist. Alle im Laufe der Jahre von einzelnen humanen Vorgesetzten unternommenen schüchternen Versuche die Lage der Leute zu bessern, scheiterten an der hochmütigen Verblendung der Eisenbahnbureaukratie.

Der entsetzliche bureaukratische Druck, die menschenunwürdigen Existenzbedingungen der niederen Beamten und Arbeiter, sowie die weitgehendste Anwendung des „Ermessens“ seitens der Herren von der „grünen Kante“ haben seit Jahren den Boden für eine sozialrevolutionäre Propaganda vorbereitet. Der Ausstand ist nicht unerwartet gekommen; er lag seit dem Februar in der Luft. Die Eisenbahnbureaukratie wußte alles dieses, doch ignorierte sie in ihrer Trägheit und Lässigkeit die sich mehrende Unzufriedenheit unter den Eisenbahnern. Die wenigen Maßnahmen, die bisher vom Ministerium und der Reichseisenbahnverwaltung unternommen wurden, haben sich als unwirksam erwiesen. So auch die erwähnte Eisenbahn-Pensionskasse. In den Tagen des Februarausstandes richteten die Eisenbahner an ihre Bahnverwaltungen Petitionen, in denen sie u. a. Anflehen der Willkür gegen die Angestellten, Verbesserung der materiellen Lage und Verbesserung der Arbeitsbedingungen forderten.

Die Befriedigung dieser Forderungen wurde zugesagt, jedoch nichts getan. Anfangs entschuldigte man sich damit, daß das Budget für das Jahr 1905 nicht abgeändert werden dürfe, unterdessen war aber das Budget für 1906 für mehrere Bahnen bereits aufgestellt und darin ebenfalls keine wesentlichen Abänderungen vorgenommen worden, so daß man annehmen muß, daß die Erledigung der so wichtigen Gehaltsfrage auf das Jahr 1907 verschoben ist. Allerdings trägt an all diesem nicht bloß das Verkehrsministerium Schuld, sondern trifft ein großer Teil derselben ebenfalls die Reichskontrolle und das Finanzministerium; man muß wissen, daß die Macht des Verkehrsministeriums in Geldfragen durch die Beamten der Reichskontrolle und des Finanzministeriums so gut wie paralysiert wird — die Beamten dieser Behörden wissen derartigen Forderungen stets energisch entgegenzutreten. Als den Eisenbahnern zu Ohren kam, daß man nur wenig geneigt sei, den Mißständen nach Möglichkeit sofort abzuhelfen, — daß das Ministerium sich nicht die Mühe genommen, diesesmal energisch vorzugehen — beschlossen sie ihren Forderungen durch einen Generalstreik den nötigen Nachdruck zu verleihen und ihr Recht selbst zu vertreten.

Bereits im Juli v. J. hatte sich in Moskau ein allrussischer Eisenbahn-Verband konstituiert, der die Interessen der Eisenbahner des gesamten Landes mit allen Mitteln und ohne Verzug zu verteidigen hat. Da zur Zeit des Ausstandes in Petersburg gerade der erste Eisenbahn-Delegiertenkongreß, behufs Änderung der Statuten obenerwähnter Pensionskasse, tagte, übernahm derselbe zeitweilig die Geschäftsführung. Er brachte alle Forderungen der Angestellten in ein System und trat darauf mit den Grafen Witte und Fürsten Chilkow in Verhandlung. Die Resultate sind bekannt und beruhen wiederum meist auf Versprechungen, für deren Erfüllung nun das „Zentral-Bureau“ zu sorgen haben wird. Der für den März 1906 in Aussicht genommene zweite Delegiertenkongreß wird wohl noch so manches zu erledigen haben. Einstweilen haben die Delegierten folgende Forderungen für unaufschiebbar und schon jetzt durchführbar befunden. Sie lauten in Kürze:

1. Erhöhung der Gehälter, bei Feststellung seitens der Angestellten selbst einer Minimalgage mit Rücksicht auf die Lokalverhältnisse, Abschaffung lohnfreier Arbeit.

2. Alljährliche Gratifikationen.

3. Abschaffung und Rückerstattung der in den Invalidenfond des Kriegsministeriums bereits gemachten 10% Abzüge.

4. Abschaffung der Geldstrafen.

5. Gleichstellung der etatmäßigen, außeretatmäßigen und Lohnarbeiter in ihren Rechten.

6. Unbedingte Zuzählung eines jeden Angestellten zum Etat nach Verlauf eines Jahres.

7. Günzliche Abschaffung der Extraarbeiten, wo dieselben nicht notwendig, und Abschaffung der Arbeitsnormen.

8. Achtstündiger Arbeitstag. Als Maximum der wöchentlichen Arbeitszeit werden 48 Stunden angenommen. Für Lokomotiv- und Zugpersonal ist die unterbrochene Arbeitszeit 12 Stunden. Dauer der Erholung — die doppelte Stundenzahl der Arbeit.

9. Genügende und rasche medizinische Hilfe in Krankheitsfällen, sowie genügende Anzahl von Krankenhäusern u. s. w.

10. Unverzügliche Hebung der sanitären und hygienischen Bedingungen der Arbeit und im Leben der Dienenden.

11. Alljährlicher Urlaub.

12. Versorgung der Angestellten mit Kronswohnungen, resp. Zahlung von Quartiergeldern.

13. Obligatorischer Anfangsunterricht der Kinder für Rechnung der Bahn. Konvikte für die auf der Strecke lebenden Kinder. Professionelle Bildung, Sonntags- und Abendschulen für Erwachsene. Gründung von Bibliotheken und Lesehallen für Rechnung der Bahn u. s. w.

14. Dienstliche Gleichstellung beider Geschlechter; gleiche Rechte für alle Nationalitäten und Glaubensbekenntnisse.

CHRONIK.

VI. Internationale Automobil-Ausstellung, Wien, 1906. Die diesjährige, vom österr. Automobil-Club in den Sälen der Gartenbau-Gesellschaft veranstaltete Automobil-Ausstellung macht auf den Besucher zunächst den Eindruck großer Reichhaltigkeit; denn es müßte, um alle Aussteller unterzubringen, ein in den Garten eingebauter, geräumiger Holzpavillon an die Räume der Gartenbau-Gesellschaft angeschlossen werden, wodurch die Übersichtlichkeit sehr gewonnen hat.

Sowohl der Fachmann, als auch der Laie wird beim Besuche dieser Ausstellung auf seine Rechnung kommen, denn es haben die bekanntesten Firmen, wie Benz, Mannheim, Mercedes, Daimler, Peugeot, La Cuire, Deconville, Opel-Darrac, de Dion-Bouton, Brasier, Puch, Lohner, Nesseisdorf und Simmering nicht nur ihre neuesten, mit den Errungenschaften des letzten Pariser Salons versehenen Fahrzeuge ausgestellt, sondern es ist auch bezüglich der Carrosserie und der eleganten Ausstattung so viel Schönes geboten, daß die Objekte das allgemeinste Interesse erwecken.

Überdies bringt die diesjährige Ausstellung noch einige besondere Spezialitäten, die unter den Besuchern der Ausstellung viel Gefallen erregen. Das sind u. a. drei Motoren, welche auf jedes beliebige Fahrrad, ohne an diesem eine Umstaltung vornehmen zu müssen, aufmontiert werden können. Auf solche Weise findet der Radfahrer in einem solchen Motor eine Unterstützung seiner eigenen sportlichen Leistung, die er beliebig oft, z. B. beim Bergfahren oder wenn er ermüdet ist, zur Hilfe heranziehen kann. Diese kleinen, zirka $1^1/_2$ *HP* starken Motoren dürften ziemlichen Anklang finden. Das Motorzweirad „Brée“, dann die „Motorsacoche“ und der „Scheibert-Motor“ treten in dieser Beziehung miteinander in Konkurrenz.

Allgemeines Interesse erweckt auch ein von der Daimler Motoren-Gesellschaft ausgestellter „Mitrailleusen-Wagen“, der eine kleine fahrbare Festung repräsentiert. Der Wagen hat

Digitized by Google

Vierräderantrieb, ist genanzert und hat eine maximale Geschwindigkeit von 45 *km* pro Stunde.

Alles in allem macht die diesjährige Ausstellung den Eindruck, daß das Automobilwesen auch bei uns in Österreich schöne Fortschritte aufzuweisen hat und daß — wie die vielfachen Zettel mit „Verkauft" beweisen — auch die Industrie nachgerade auf ihre Kosten zu kommen scheint. *K. S.*

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Februar 1906.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 9591 *km*.)

Befördert wurden 3,090.200 Personen und 3,055.900 *t* Güter, wofür 3,933.100, bezw. 15,770.900, zusammen K 18,410.183 (+ 1,293.817 gegen Februar 1905) eingenommen wurden.

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen die Transporteinnahmen der österr. Staatsbahnen im Monate Februar 1906 auf den westlichen Linien aus dem Personenverkehre K 2,455.000 (2,274.100 Reisende), aus dem Güterverkehre K 10,429.400 (2,318.100 *t*), auf den östlichen Linien aus dem Personenverkehre K 1,478.100 (816.100 Reisende), aus dem Güterverkehre K 5,341.500 (737.800 *t*)

Die Gesamteinnahme des Monats Februar 1906 übersteigt den definitiven Erfolg desselben Monats im Vorjahre im Personenverkehre um K 349.951 (+ 312.900 Reisende), im Güterverkehre um K 943.866 (+ 319 200 *t*).

Zu der ausgewiesenen Mehreinnahme des Personenverkehres trugen die westlichen Staatsbahnen K 152.897 (+ 226.700 Reisende), die östlichen Linien K 197.054 (+ 86.200 Reisende) bei.

Von den höheren Ergebnissen des Güterverkehres entfallen K 546.170 (+ 143.000 *t*), auf das westliche, K 397.696 (+ 176.200 *t*) auf das östliche Staatsbahnnetz.

Die höheren Resultate des Personenverkehres beider Staatsbahnnetze sind ebenso auf die allgemeine Besserung der geschäftlichen Verhältnisse, wie auf die günstigere Witterung des Berichtsmonates zurückzuführen. Auch wäre zu erwähnen, daß der Verkehr der letzten Faschingstage heuer bereits dem Monate Februar zufiel, während derselbe im Vorjahre erst dem Erträgnisse des Monates März zugute kam.

Der Güterverkehr zeigte hauptsächlich eine Anlaß der bevorstehenden Einführung der neuen Handelsverträge auf beiden Staatsbahnnetzen eine lebhafte Zunahme. Mehr verfrachtet wurde auf den westlichen Staatsbahnen zumeist Getreide, Eisen, Kohle und Holz, auf den östlichen Staatsbahnlinien gleichfalls Getreide, Kohle und Koks, ferner Bau-, Brenn- und Nutzholz, Petroleum, dann auch deutsche Eisen- und Glaswaren nach Rußland und Rumänien.

Die definitive Buchung der Einnahmen des Monats November 1905 ergab eine Plusrichtigstellung von K 246.773, wodurch sich die bisher ausgewiesene Gesamteinnahme des Jahres 1905 von K 267,105.005 auf K 267,351.778 und das bisher ausgewiesene Plus von K 12,731.870 auf K 12,978 643 erhöht.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*)

Befördert wurden 2,377.500 Personen und 55.000 *t* Güter und hiefür K 318.000, bezw. 69.100, zusammen K 387.100 (+ 31.478 gegen Februar 1905) eingenommen.

Im Vergleiche mit dem definitiven Erfolge des Monats Februar v. J. zeigt das provisorische Ergebnis des Berichtsmonats im Personenverkehre eine Zunahme um K 24.836 (+ 227.400 Reisende), im Güterverkehr von K 6642 (+ 6700 *t*).

Die Einnahme der abgelaufenen zwei Monate d. J. übersteigt jene der gleichen Periode des Vorjahres im Personenverkehre um K 20.122 (+ 188.100 Reisende), im Güterverkehre um K 12 058 (+ 9500 *t*).

Aus der definitiven Richtigstellung des Monats November 1905 erwuchs eine Mehreinnahme von K 2117, wodurch sich die bisher ausgewiesene Jahreseinnahme der Wiener Stadtbahn pro 1905 von K 5,101 070 auf K 5,103.187 erhöht.

LITERATUR.

Luegers Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. XI. und XII. Abteilung. Preis jeder Abteilung Mk. 5 (Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt).

Vom dritten Bande der zweiten Auflage dieses großen Werkes liegen uns die Abteilungen XI und XII vor. Sie halten sich auf der gleichen Höhe wie die bisher erschienenen. Die Darstellungsweise zeichnet sich wiederum durch Knappheit und Klarheit aus. Die einschlägige Fachliteratur ist sehr sorgfältig, und zwar bis auf die jüngste Zeit berücksichtigt und überall an geeigneter Stelle zitiert. Die den einzelnen Artikeln beigegebenen Abbildungen sind wiederum ganz hervorragend, namentlich gilt dies von den nach vielen Hunderten zählenden Konstruktionszeichnungen, welche in bezug auf Schönheit und instruktiven Wert geradezu als vollendet bezeichnet werden müssen. Aus der großen Zahl der Artikel heben wir einige wenige hervor: „Drehbank" mit 112 Figuren von Dalchow-Berlin, „Doppelsitzventile" mit vorzüglichen Konstruktionszeichnungen von Lindner-Karlsruhe, „Drehscheibe" von Goerlng-Berlin, „Drehstrom", „Dynamomaschine" mit 41 vorzüglichen Illustrationen von Holzt-Mittweida, „Druckelastizität", „Druckfestigkeit" von Ritter v. Weyranch-Stuttgart, „Durchlässe" mit vielen schönen Konstruktionszeichnungen von Schmitt-Darmstadt, „Einigungsämter" von Köhler Stuttgart, „Eisenbahnen, elektrische" mit 16 Figuren von Bork-Berlin u. s. w. In ganz ausgezeichneter Weise sind ferner die Stichwörter „Eisen" von Beckert-Schleswig und „Eisenbahnbetrieb" von Caner-Berlin behandelt worden. Die Ausstattung der vorliegenden beiden Abteilungen von seiten der Verlagshandlung ist wie diejenige der früher erschienenen nach jeder Richtung hin tadellos.

Kommentar zum schweizerischen Bundesgesetz, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen und der Post. Von Dr. Ernst Guyer, Rechtsanwalt in Zürich. Verlag von Schulthess & Co. Zürich 1905. Preis Mk. 3.20.

Das neue schweizerische Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 erfährt durch dieses Buch eine gründliche Erläuterung, wobei alle Hilfsmittel derselben herangezogen werden. Die Gesetzesmaterialien, die Rechtsprechung und die Literatur sind ausreichend berücksichtigt, so daß nicht leicht eine Frage unerörtert und unbeantwortet bleibt. Freilich ist hie und da etwas zu große Knappheit zu bemerken; z. B. ist der so wichtige und strittige Begriff „Höhere Gewalt" sehr flüchtig erörtert, da hätte die Literatur unbedingt sollen mehr herangezogen werden. Bei der Darstellung der ausländischen Gesetzgebung kommt Österreich entschieden zu kurz. Sein Haftpflicht-Gesetz ist, weniger wegen seines positiven Inhaltes, als der vielen Streitfragen wegen, die an dasselbe anknüpfen, für die Wissenschaft entschieden von Bedeutung. (Siehe z. B. Exner: „Der Begriff höhere Gewalt", Unger: „Handeln auf eigene Gefahr", Steinbach: „Ersatz von Vermögensschäden" etc. etc.) Die Unrichtigkeit, daß unser Gesetz vom Jahre 1869 durch die Novelle vom Jahre 1902 ersetzt wurde, wollen wir dem Verfasser nicht weiter anrechnen.

Abgesehen von diesen Kleinigkeiten haben wir in dem Guyerschen Kommentar eine treffliche Arbeit vor uns, welche in vorzüglicher Weise geeignet ist, in das dem neuesten Stande der Rechtsentwicklung entsprechende schweizerische

Digitized by Google

Haftpflichtgesetz, das von anderen Haftpflichtgesetzen, z. B. unserem in wichtigen Punkten sehr wesentlich abweicht, einzuführen.

Dr. Hilscher.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung vom 13. März 1906. Se. Excellenz der Präsident Dr. von Wittek eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

Ich beehre mich hiemit, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Ich mache nochmals auf die morgen, den 14. März präzise 1/8 Uhr abends im Festsaale des Kaufmännischen Vereines, I. Johannesgasse 4 stattfindende Dilettanten-Theatervorstellung aufmerksam. Ich bemerke, daß nach der Vorstellung getanzt wird, daß aber Tänzerkarten nicht zur Ausgabe gelangen.

Weiters teile ich Ihnen mit, daß am Dienstag, den 20. März 5/4 Uhr abends, in unserem Vortragssaale eine Wählerversammlung für die in der diesjährigen Generalversammlung vorzunehmenden Wahlen abgehalten werden wird. Das Wahlkomitee ersucht um zahlreiche Beteiligung an dieser Wählerversammlung.

In der nächsten, am Dienstag, den 20. März d. J., 1/27 Uhr abends, stattfindenden Clubversammlung wird die k. und k. Hofschauspielerin Frau Auguste Wilbrandt-Baudius einen Lesеabend abhalten.

Heute hält Herr Eduard Scheichl, Ober-Ingenieur der Österr. Siemens-Schuckertwerke Wien einen Vortrag über: „Die elektrische Bahn Murnau—Oberammergau“ und wird seinen Vortrag durch Vorführung von Lichtbildern erläutern.

Herr Schnichl brachte in interessanter Weise die geschichtliche Entwicklung und die technische Angestaltung dieser 23·6 *km* langen, normalspurigen Bahn. — Dieser Vortrag wird demnächst auszüglich in unserem Blatte wiedergegeben werden.

Seine Excellenz dankte dem Vortragenden für die trefflichen Ausführungen und schloß damit die Sitzung.

Der Schriftführer: Obering. B. Kriser.

Wählerversammlung.

Am 20. März hat in den Clublokalitäten eine Wählerversammlung der Clubmitglieder stattgefunden, in welcher die nachstehenden Kandidaturen für die in der ordentlichen Generalversammlung am 27. März d. J. vorzunehmenden Wahlen in den Ausschußrat einstimmig in Ansicht genommen wurden und zwar:

als Präsident: Der bisherige Präsident Se. Excellenz Herr Dr. Heinrich Ritter von Wittek k. u. k. Geheimer Rat, k. k. Eisenbahnminister a. D.;

als Vize-Präsident: Herr k. u. k. Oberst Johann Löbl, Chef des Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes;

ferner als Mitglieder des Ausschußrates die Herren: Alois Albrecht, Oberinspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, Bertholt Kriser, Direktor der Reichenberger—Gabloz—Tannwalder Eisenbahn, Dr. Franz Hilscher, Ober-Kontrollor und Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Berthold Kriser, Oberingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Dr. Viktor Leipen, Bahnkommissär der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, Viktor Reiher, Zentralinspektor der priv. österr.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und Friedrich Ritter von Wotawa, Konsipient der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Neue Begünstigung.*)

Für das Homen-Fey-Theater, I. Kohlmarkt 10, sind ermäßigte Karten à 60 h statt K 1·40, gültig für alle Sehenswürdigkeiten, im Clubsekretariate erhältlich.

Die ermäßigten Karten für die Veranstaltungen im Konzertsaal Ehrbar müssen von nun ab ausschließlich in dem genannten Konzertsaal gegen Abgabe der Anweisung und nicht mehr bei einer der Verkaufstellen bezogen werden.

Aufgehobene Ermäßigung.

Durch die vom Raimund-Theater ab 19. März d. J. eingeführten, bedeutend ermäßigten Sommerpreise werden die den Club von den Normalpreisen seinerzeit gewährten Begünstigungen unterboten.

*) Wir rauchen von dieser neuen, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und ersuchen auf die Begünstigungen Bezug habenden Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Nachdem das genannte Theater eine Ermäßigung für den Club von den derzeitigen Sommerpreisen nicht gewähren kann, sind die publizierten Begünstigungen des Club für das Raimund-Theater derzeit ungiltig.

Die für das Wiener Bürgertheater bisher ausgegebenen Anweisungen haben keine Giltigkeit mehr und können die noch etwa vorhandenen gegen die neu zur Ausgabe gelangenden im Clubsekretariate unentgeltlich umgetauscht werden.

Der Preis der neuen Anweisungen ist wie früher 4 Heller per Stück.

Der Ausschußrat beehrt sich hiermit, zu der am

Dienstag, den 27. März l. J., 6 Uhr abends

im Clublokale (I. Eschenbachgasse 11)

stattfindenden

XXIX. ordentl. Generalversammlung

des

Club österreichischer Eisenbahnbeamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Clubjahr 1905.
2. Bericht der Rechnungsrevisoren.
3. Wahl des Präsidenten, eines Vizepräsidenten und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates; ferner der Rechnungsrevisoren, sowie deren Stellvertreter.
4. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 4 der Tagesordnung) bis längstens 20. März dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat
des
Club österreichischer Eisenbahnbeamten.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung“.

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „Die Eisenbahn-Tariftechnik“ von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1·60.

2. Heft: „Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn“ Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1·20

3. Heft: „Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs“, Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leeder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K. 1·20.

4. Heft: „Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes“. Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. „Das Lokalbahnwesen in Österreich“. Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: „Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges“ und moderne Gesichtspunkte für deren Ausrüstung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: „Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst“. Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

I. Reihe, Band 1: „Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht“. Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 6,20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich
Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co.,
Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung des Tarifnachtrages IV.

Mit 1. April 1906 — für Frachterlöhnungen mit 15. Mai 1906 — tritt der Nachtrag IV zum Elbeumschlags-Tarife für Österreich vom 1. Jänner 1901 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Ergänzungen und Änderungen der Klassengut-Tarife und der Ausnahme-Tarife im Kartierungswege.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den beteiligten Bahnen zum Preise von 20 Heller oder 17 Pfennige erhältlich.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Seeste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

Vollständig in 20 Bänden.

11.000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Mailand (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	◇	⊖	◆		◆	⊖	◇
Wien Whbf. . ab	1000	*800	1610	Paris . . . . ab	-	*835	845
PragKFJB. . . a	735			Basel . . . . a	720	1205	905
Linz	133	1041	514	Mailand . . . a	820	1110	1230
Salzburg . . .	422	1321	655	Genf . . . . a		1351	1440
Bad Gastein . . an	722	1620	955	Zürich . . . . a	7648	1023	925
München . . . a	752	1630	1040	Arlberg . . . a	713	1026	838
Innsbruck . . .	1002	705	1248	Innsbruck . . .	253	632	715
Arlberg	726	117	1023	Bad Gastein . . a	550		1010
Zürich . . . . a	629	310	1023	München . . . a	585	1010	930
Genf	105	845	619	Salzburg . . an	930	1245	1255
Mailand . . .	310	1023	650	Linz	1212	525	525
Basel	912	413	1102	PragKFJB. . .	-		922
Paris	545	1125	745	Wien Whbf. . .	600	*530	710

§ Wien Whbf. ab 530 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur im November und April. ◇ Über Winterhur—St. Margarethen.
‡ Vom 15. März 1906 ab täglich. ⊖ Wien ab 730 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Budapest—)Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Buchs (Rheintal); **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und von Toggl nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Zürich, zurück I. Klasse Paris—Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

◆ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Gültig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Mailand—Genua.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—München—Paris.

Wien—Prag.

Wien—Eger—Cassel—Köln—Aachen.

Lausanne—Wien—Nizza—Cannes

Verkehrt ab 15. November 1905.

Anschluß in Wien 6 h und St. Petersburg und Warschau ab 10 h Vormittag an 10. Schnellzug gehen Donnerstag und Sonntag.

Speisewagen zwischen St. Gotthard—Pontafel. † Schlafwagen Pontafel—Tarvis—Venedig (7 h). Wien—Rom 30 h.

Schlaf- und Speisewagen Wien—Calais bzw. Ostende—Cannes. Fahrkarten: Wien—Paris 2. und 1. Klasse.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Deutsches Fahrbuch folgende Ausgabe. Erläuterung von Ausnahmen, Fahrkarten- und Gepäckverkehr, Schlafwagen sind auch in allen Tarifen Tabellen und Auskunft-Verzeichnisse enthalten.

Die Buchausgabe von 1 M. ab 1. Juli 1906 und durch Tarifbureaus der Eisenbahn-Direktionen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1905/6. **Winter 1905/6.**

Reiseverbindungen

zwischen

Wien, den Alpenländern, Ungarn und Italien.

Gültig vom 1. Oktober 1905.

Durchlaufende Wagen.

Speisewagen (1 Klasse):

Wien—Triest 20 Stunden 15. Basel—Paris 8 Std. 45 Min.

Schlafwagen (I und II Klasse):

St. Petersburg—Wien—Triest—Venedig—Rom und Wien—Triest—Venedig—Rom—Neapel.

Wien—Innsbruck—Zürich—Paris.

Wien—Innsbruck—Zürich—Basel.

Wien—Innsbruck—Zürich—Basel—Ostende.

Wien—Innsbruck—Zürich—Basel—Calais.

Wien—Innsbruck—Zürich—Basel—Paris.

Wien—Innsbruck—Zürich—Basel—Langres.

Wien—Innsbruck—Zürich—Basel—Dijon.

Wien—Innsbruck—Zürich—Basel—Modane.

Salonwagen (I und II Klasse):

Nürnberg—Wien—Budapest.

Berlin—Wien.

Ostende—Wien.

Amsterdam—Wien.

Paris—Wien.

Basel—Wien.

Zürich—Wien.

Innsbruck—Wien.

Salzburg—Wien.

Wien—Budapest.

Wien—Triest.

Wien—Venedig.

Wien—Rom.

Wien—Neapel.

Wien—Pontafel—Venedig—Rom.

* an jedem Donnerstag der Periode 15/11.

† Ab Cattaro-Ragusa.

Fahrpläne sowie die Listen der Fernsprechstellen der k. k. und k. u. k. Behörden, usw. für die Wiener Telephonnetze sind um 2 K und 3 K bei der Firma Perles Hofbuchhandlung, Wien, I., Seilerstätte 30, zu haben.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefstraße 4. Budapest, Inninbruck, Burggraben 21. Lemberg, Waliówa 11 etc.

VIII/1. Langegasse Nr. 1 Zentrale. **WIEN** I Graben Palais Equitable Stadt-Niederlage.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 562

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 559

Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •

• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmannogasse 2. Budapest h. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleissesicherungen, Geleissesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 499

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg, Niesen. Schrauben, Muttern, Drahtstifte und Schmiedewaren.

Kais. königl. ausschl. priv.

Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik

F. AUSTIN.

Fabrik in Viehofen b. St. Pölten Station Viehofen-Fabrik der St. Pölten—Tellner Bahn. Niederlage ◇ in WIEN VI. Stumpergasse 60. Telephon Nr. 2584. 561

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 526

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Leobersdorfer Maschinenfabrik

vorm. GANZ & Co.

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabrication von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen

ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel“

für Kleingewerbe und Landwirtschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen

in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 909

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung an außerordentlich günstigen Bedingungen, z. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6% ; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall das ableben des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadeneckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3 Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (5 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Rückzahlung des Darlehens werden alle einmaligen Kosten die Baranslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragformulare zur Verfügung 538

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Fliesher.

Druck von R. Spies & Co. Wien. V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Fleischmarkt Nr. 1. Telephon Nr. 368.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.240.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 880.098.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
In übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bestellgelds für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 20 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 14. Wien, den 1. April 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist
YDROCHROMIN
schon streichfertig und gibt einen geschlossen, emailartig harten, glatten,
waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,
welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abblättert und gegen Gase, Ergen und Zweifler unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.
1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 6 h. In allen Farben erhältlich.
Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.
Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.
Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—1.

Bester Dampfkesselschutz!
! Antiferugin-Kesselfarbe !
Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!
Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.
Feinste Referenzen!
Leuchttag & Seidenstein
Wien, III/4. 601

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER
Ausführung aller
hau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverluste.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Ringeisenverkleidung von Signalhütten, Wärterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Baulichkeiten jeder Art.
Isolierung von Einkellern und Kühlanlagen, Trockenräumen feuchter Räume.
Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.
CENTRAL-BUREAU:
WIEN, VI. KÖSTLERGASSE Nº 7.
FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN:
PAT. EMULGIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUHR-ISOLIERMASSE.

Österreichischer Lloyd
TRIEST.
Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan. Direkte Fahrt nach Ostafrika.
Elffahrt nach Alexandrien, wöchentlich.
Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, vierzehntägig.
Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Elffahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.
Elffahrt nach Cattaro, wöchentlich.
Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:
General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 670

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 626
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Klingerit
Ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird durch empfohlen, wo noch keine Dichtung ausgesprochen hat!
Klingerit Dichtungs-Platten
Ringe und Fassonstücke etc.
sind nur dann echt
wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten
667 Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.
Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 589
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.
Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Digitized by Google

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Bisengusswaren, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stahldraht, Stahldrahtseile, Nietbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drahtseilbahnen, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedewaren, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufstellung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und nachträglich gezogene Blechwaren, stumpf- und parentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 557

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.

Beschliffene Diamanten

f. Kammfabrikanten, zum Bohren u. Graviren von Bijoux- u. Galanterie, Porzellan- u. Cartonpapiersachen u. s. w. liefert die Firma 1849

R. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 10, Ecke.

Preisl. u. Verlang. gratis u. franko. 559

Glashüttenwerke

vorm.

J. Schreiber & Neffen

WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.

„Glashütten-hof".

Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

—o—

Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Handel. Luxuswaren, Festgeschenke. 474

Preiskurante gratis und franko.

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.

· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER · MODERNSTER CONSTRUCTION · INSPECTIONS-u. TRANSPORT-DRAISINEN · FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- und KLEINBAHNEN.

TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF. CODES: ABC IV u. LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III, 1 Erdbergstraße 52.

⊠

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläntewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmateriale, Wassermesser

eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

⊠

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisationszwecke. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen, Pflasterungen. Preiskurant und Desinfektionsblätter auf Wunsch gratis und franko.

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Hölzerne

Eisenbahnschwellen

jeder Type liefert 503

Sigmund Siebenschein, Wien, IX.

Telephon 15 156 Borschkegasse 4. Telephon 15 156.

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 551

Emil Henricot-Werke

in Court St. Etienne, Belgien.

Ausstellung Prag 1905: Goldene Medaille. 8*1a

Vertreter für Österreich:

ARTHUR GOBIET, Prag-Karolinenthal.

Gußstahl für Eisenbahnmaterial.

Spezialitäten: Schmierbüchse und Buffer aus Gußstahl.

Patentierte Vorrichtung zum Hochheben der Eisenbahngeleise, System Otto & Fanch.

Digitized by Google

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft in Simmering
vormals **H. D. Schmid**
Wien-Simmering. Brünn-Königsfeld.

Krane, System Stuckenholz. **Personen- und Lasten-aufzüge. Drehscheiben u. Schiebbühnen. Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke**, ferner mit Hand oder elektr. Antrieb. **Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen. Wasserstationen.** **Dampfmaschinen** mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb u. für elektr. Anlagen. **Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire. Direkt wirkende Duplexpumpen, Expreßpumpen „Schleifmühle“. Holzbearbeitungsmaschinen. Wasserreiniger etc.** 435

Felix Blažiček
WIEN
v. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und Imprägnalertem Holz. **Feuerfeste Kassen, Billettenkasten, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.** 1 816

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476

Reservefond d. Anst.: K 8.345.614, Gen.-Versicherungssumme K 2 230,781.528.

Gebrüder Fromme
Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 29.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Bauhodeolite, Universal-Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkeltrommeln, Winkelspiegel, Engel-Transporteure, Pantographen, Kehlhöhder, Maßstäbe, Reißlatten, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner (Patent Pfeuffer). 504

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Ärztliche Einrichtungen, Elementenbau.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 826

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania
WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 153.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.700.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1,150 000, Kaution bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 5,200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polisse. Die Polissen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polissen genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wahrscheinlicher wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 411

Lichtpausen
aller Art, schön, rasch und billiger wie überall bei 142

G. A. OESTERREICHER
Wien, VIII. Lerchenfelderstraße 48.
— Telephon 18181. — Lieferant mehrerer Eisenbahn-Direktionen.

Elegante Herrengarderoben u. Uniformen nach Maß

Gustav Pollak & Bruder
Wien, I. Schottenring Nr. 2. 543

Filiale: I. Rotenthurmstraße Nr. 18.

Felten & Guilleaume
Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheldrahtdraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blockeisenkabel. Trolley-Drähte. 493

„Österreichisches Kursbuch“
früher „Der Kondukteur“

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.—, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VII/1 Andreasgasse Nr. 17. 467

Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE
von
Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Siebwaren-Fabrikanten
Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 559

Können sich nicht einsenken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Digitized by Google

Der „Clou“ im Cameramarkt 1906.

Die Camera der Bequemen!

Wirkliche Rocktaschen-Flachcamera „Union 36“. Spezialapparat für Tagesliebt-Parkfilms. 8×10½ cm, auch für Trockenplatten 9×12 cm.

Doppelter Auszug: 27 cm lang. Gewicht: ca. 550 g. Größe: ca. 2½×11×16 cm.

Auf das Format einer Brieftasche zusammengedrängt, besitzt die Camera dennoch absolute Stabilität, an Eleganz und Solidität kann sie nicht übertroffen werden. „Union 36“ ist eine wirkliche Taschen-Camera, sind die Aufnahmen gemacht, verschwindet der Apparat in irgend einer Tasche und stehte erinnert mehr an den „photographischen“ Ausflug, alles lästige Schleppen fällt weg. Der Apparat trägt nicht mehr auf, als eine gewöhnliche Brieftasche, er leistet aber trotzdem dasselbe, als drei- und viermal schwerere und größere Apparate. In Verbindung mit einem Fachfilm-Adapter für 12 Aufnahmen (125 g schwer, Größe: 2½×9×13½ cm) ist der Apparat das, was viele Amateure schon lange vergeblich gesucht haben: Ein ernster Apparat, wirklich unauffällig und wirklich bequem in der Kleidertasche mitführbar. Man vergegenwärtige sich nur die Maße: ca. 2½ cm stark, 11 cm breit, 16 cm hoch. „Union 36“ wird mit Vorliebe von Amateuren gekauft, die schon Dutzende von Apparaten besessen haben und die ein bequemes Mitführen zu schätzen wissen.

1. Maroquin-Lederbezug — 2. Lederbalgen — 3. Aluminium-Laufboden — 4. Metallteile stark vernickelt — 5. Zahntrieb — 6. Doppelten, 27 cm langen Auszug, zur Verwendung der Hinterlinse anziehend — 7. Bodenmuttern für Hoch- und Queraufnahmen — 8. Hoch- und Seitenverschiebung der Objektivteiles — 9. Einstellskala für alle Entfernungen — 10. Unendlichkeits-Arretierung — 11. Lichtfuppe — 12. Unverbrechliche Zeiglfeld-Visiervorrichte (ein besonderer Mattscheibenrahmen daher nicht nötig) — 13. Newton-Sucher mit Diopter (richten sich beim Offnen der Camera selbsttätig auf und verschwinden beim Schließen automatisch im Camera-Innern, D. R.-P.) — 14. Sektorenverschluß für Zeit- und Momentaufnahmen bis zu 1/300 Sek. — 15. Unverwüstliche Patent-Drahtauslösung — 16. Irisblende.

Preise

inkl. Filmpackadapter, sowie 3 Metallkassetten im Etui:

	K	Raten K
Mit Aristostigmat F: 6,8 No. 0 von Hugo Meyer & Co., Görlitz	215.—	10.—
„ Goerz Dopp.-Anast. „Dagor“ F: 8,0 No. 0	265.—	15.—
„ „ „

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 14. Wien, den 1. April 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen. Von Ed. Ulmann. Technische Neuheiten auf dem Gebiete des Oberbaues und des Verkehres. Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1904. — Chronik: Personalnachrichten. Errichtung eines Denkmales für Ingenieur Gerstner. Sprachkurse für bayerische Eisenbahnbeamte. — Literatur: Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. Meisterwerke. Leitfaden über das Transport-, Tarif- und Zollwesen. Haidingers Selbstadvokat. — Club-Nachrichten: Bericht über den Vergnügungs-Abend vom 1. März 1906. Bericht über den Theaterabend vom 14. März 1906. Bericht über den Leseabend vom 20. März 1906. Wahlergebnis der Generalversammlung. Neue Begünstigung. Veränderung von Begünstigungen.

Clubversammlung: Dienstag, den 3. April 1906, $^1/_2$7 Uhr abends, Laternen-Abend, betitelt: *„Landschafts- und Hochgebirgsstudien"*, gehalten von Herrn Karl Wipplinger aus Graz.

Zu diesem Laternen-Abend haben auch Damen Zutritt.

Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen.

Von **Ed. Ulmann**, Oberinspektor der Südbahn.

Beschwerden des Publikums über verspätete Auszahlung der Nachnahmen im Eisenbahnverkehre waren schon häufig Gegenstand von Vorstellungen, auch seitens der Handels- und Gewerbekammern und anderer Korporationen.

Es fehlt nicht an Vorschlägen zur Beseitigung dieses, auch auf den Kontroll- und Abrechnungsdienst der Eisenbahnen lästig und störend einwirkenden Übelstandes.

So sind z. B. die Anregungen auf Auszahlung der Nachnahmen durch die Post, bezw. im Wege der Postsparkasse und auch folgender Vorschlag des Herrn Regierungsrates August Ritter v. Loehr*) zu erwähnen u. zw.: „Der Empfänger zahlt auf einen ihm entweder vom Absender direkt zuzusendenden, oder von diesem dem Frachtbrief beizugebenden Postsparkasseerlagschein den Nachnahmebetrag ein, worauf ihm die Eisenbahn gegen Einziehung dieses Erlagscheines das Gut auszufolgen hätte."

Auf den österreichischen Staatsbahnen besteht allerdings laut Kundmachung im Verordnungsblatte Nr. 62 vom 30. Mai 1901 für ihren internen Verkehr die Einrichtung, den Absendern auf deren Verlangen Nachnahmen nach Eingang über vier Kronen von den Empfangsstationen im Wege der Post, bezw. der Postsparkasse übermitteln zu lassen, es konnte dies aber nicht allgemein für die österreichischen Eisenbahnen eingeführt werden.

*) Siehe Nr. 19 der „Österreichischen Eisenbahnzeitung" vom 1. Juli 1903 und die bezüglichen Abhandlungen in den Nummern 25 und 26 dieses Blattes vom 1. bezw. 9. September 1903.

Die gegen den Anschluß an diese Einrichtung gemachten, vielfach triftigen Gründe mögen hier unerörtert bleiben.

Die Beschwerden über sehr verspätete Auszahlung der Nachnahmen dauern an, obgleich die Verfrächter bei Inanspruchnahme der Einrichtung der Empfangsmeldekarten ein geeignetes Mittel haben, die Nachnahmen von Fall zu Fall rechtzeitig zu reklamieren. Sie sind aber auch anderwärts an der Tagesordnung, selbst in Deutschland, trotzdem dort jetzt schon für die schleunige Auszahlung von Nachnahmen bis 150 Mark Vorsorge getroffen ist.

Soweit es sich nicht um Güter, welche dem Frankaturzwange unterliegen als Frachtgut und um bahnlagernde Güter handelt, werden nämlich in Deutschland Nachnahmen bis 150 Mark nach Ablauf von 14 Tagen (vom Tage der Abfertigung gerechnet) bei Beförderungsstrecken bis 1000 *km* und nach Ablauf von drei Wochen bei Beförderungsstrecken über 1000 *km* ohneweiters ausgezahlt, wenn bis dahin von der Empfangsstation nicht Einspruch erhoben ist.

Auch im österreichischen Betriebsreglement ist der Fall vorgesehen, daß die Auszahlung der Nachnahmen nur vom Ablaufe einer bestimmten Frist abhängig gemacht werden kann, die inländischen Bahnen haben jedoch hievon bisher keinen Gebrauch gemacht.

Die aus Anlaß der Beschwerden in letzterer Zeit in Deutschland stattgehabten Verhandlungen haben zu einer in der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen am 15. Dezember 1905 beschlossenen, mit 1. April d. J. in Wirksamkeit tretenden weiteren Maßnahme zur Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen geführt.

Dies ist der Anlaß, auf die Frage neuerlich zurückzukommen und zu untersuchen, ob die in Deutschland getroffene oder eine ähnliche Einrichtung nicht auch in Österreich-Ungarn Eingang finden könnte.

Die Einrichtung in Deutschland, welche sich allerdings nur auf Nachnahmen bis 150 Mark mit den vorbezeichneten Beschränkungen bezieht, ist folgende:

Digitized by Google

Der Absender kann durch Vorschreibung im Frachtbriefe Benachrichtigung durch die Empfangsstation von der Einzahlung der Nachnahme verlangen.

Er erhält sodann von der Empfangsstation durch die Post eine Einzahlungsbenachrichtigung nach folgendem Muster:

Einzahlungsbenachrichtigung zur Fracht / Eil gutsendung:

von ..... an ..... nach .....

Versandbuch Nr. ..... Absender .....

Der Nachnahmebetrag von ..... M. ..... Pf.

ist bente eingezahlt worden und kann vom Absender gegen Rückgabe dieser Karte und des etwa angestellten Nachnahmescheines nach erfolgter Empfangbescheinigung auf der Versandstation abgehoben werden.

den 19

Stempel der Empfangstation. Die Güter abfertigungsstelle. Eilgut

Die für die Benachrichtigung mit dem Frachtbetrage zur Einhebung gelangende Gebühr ist einschließlich des Portos mit 10 Pf. festgesetzt.

Diese nach Antrag der deutschen Tarifkommission beschlossene Einrichtung steht insoweit im Widerspruche mit dem Votum des Ausschusses der deutschen Verkehrsinteressenten, als letzterer gegen die Beschränkung auf Nachnahmen bis Mk. 150 war, mit dem Hinweise darauf, daß ja zufolge der für solche Nachnahmen schon bestehenden Vereinfachung, Verzögerungen in der Auszahlung gerade bei Nachnahmen über Mk. 150 eintreten.

Die Beschränkung auf Beträge bis Mk. 150 erfolgte, wie ans den einschlägigen Verhandlungsprotokollen der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen zu entnehmen ist, im Interesse der bei größeren Beträgen umsomehr im Auge zu haltenden Ordnung und Sicherheit des Geldverkehres und weil in kleineren Stationen, wenn sie die Anforderung größerer Beträge unvorbereitet treffen würde, Schwierigkeiten entstehen könnten.

Wie ans den Verhandlungs-Protokollen weiters hervorgeht, ist es übrigens nicht ausgeschlossen, daß nach Maßgabe der künftigen Erfahrungen das Verfahren auf Beträge über Mk. 150 ausgedehnt werden wird.

Nicht aufgeklärt erscheint der Ausschluß von den dem Frankaturzwange unterliegenden Gütern als Frachtgut, ferner von bahnlagernden Gütern, welcher kaum begründet ist.

Wenn im Kreise der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen über die Schaffung einer gleichen oder ähnlichen Einrichtung verhandelt werden sollte, dürften mancherlei Bedenken wegen zu geringen Schutzes gegen Betrügereien (Fälschungen) auftauchen. An solchen Bedenken (begründet mit hierzulande anders liegenden Verhältnissen) ist auch seinerzeit bei den Verhandlungen des internationalen Eisenbahnverbandes der Beitritt der österreichisch-ungarischen Bahnen zur Auszahlung der Nachnahmen nach bestimmten Fristen gescheitert.

Die deutschen Bahnen haben sich, obgleich dort nicht einmal wie hier der Nachnahme-Legitimationsschein obligatorisch ist, über solche Bedenken hinweggesetzt und aus solchen Gründen nur die Benachrichtigung des Absenders von Seite des Empfängers (anstatt von Seite der Empfangsstation) abgelehnt.

Immerhin könnte und sollte aber ein größerer Schutz gegen Betrügereien gesucht werden und er dürfte in der Weise leicht zu finden sein, daß die Echtheit der Einzahlungsbenachrichtigung durch eine Kontrollnummer erkenntlich gemacht wird.

Diese von der Aufgabsstation nach ihren fortlaufenden Eintragungen aller Nachnahmen nur in den Nachnahmebegleitschein und nicht auch in die Legitimation einzutragende, sonach den Parteien nicht bekannte Kontrollnummer, hätte die Empfangsstation in die, dem Absender per Post zuzusendende Einzahlungsbenachrichtigung einzusetzen.

Allenfalls würde es, um nicht neben der Nummer des Begleitscheines eine zweite Nummer in Evidenz führen zu müssen, genügen, daß die Begleitschein-Nummer in den in die Hände der Parteien gelangenden Dokumenten nicht angegeben wird und gleichzeitig als Kontrollnummer dient, zumal die Übereinstimmung des Legitimationsscheines mit den Eintragungen der Station durch andere in demselben enthaltene Daten (Nummer, Datum der Frachtkarte etc.) konstatiert werden kann.

Weiters könnte für alle Fälle eine Fälschung der Benachrichtigungskarten durch schwerer nachzuahmenden Vordruck und durch Versehung mit dem Hochdruckstempel der Eisenbahn erschwert werden.

Wenn in einer solchen einfachen Kontrollmaßnahme die erwünschte größere Sicherheit gefunden wird, so könnten sich die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wohl zur Annahme des Verfahrens entschließen und vielleicht sogar von der Beschränkung auf den Betrag von Mk. 150.— (rund K 175.—) absehen, zumal sie gegenüber den deutschen Bahnen dadurch im Vorteile sind, daß der Vorweiser der Benachrichtigung auch noch den Nachnahmelegitimationsschein beibringen muß. Dabei könnte mit Rücksicht auf die vorerwähnten möglichen Schwierigkeiten in kleinen Stationen vorsichtshalber eine kleine Frist nach Vorweis der Benachrichtigung (etwa 2 Tage) der Eisenbahn für die Auszahlung größerer Nachnahmen gewahrt werden. Bei Wahl der in Deutschland angenommenen Form, daß nämlich die Benachrichtigungskarte auf Antrag des Absenders von der Empfangsstation beigestellt, ausgefertigt und per Post dem Absender zugeschickt wird, könnten die österreichisch-ungarischen Bahnen hiezu die Empfangsmeldekarte mit entsprechend ergänztem Vordrucke, sonach für beide Fälle die gleiche Drucksorte benützen lassen.

Diese Form bedingt, daß die zugunsten der Empfangsbahn einzuhebende Gebühr (einschließlich Porto) bei überwiesenen Frachtgebühren vom Empfänger zu zahlen ist, während nur der Absender ein Interesse an der Be-

Digitized by Google

nachrichtigung hat. Die deutschen Bahnen haben trotzdem diese Form jener vorgezogen, nach welcher der Absender die Benachrichtigungskarte (mit Briefmarke) beizubringen hätte, 1. weil es dem Absender bei Sendungen nach einem anderen Lande nicht leicht möglich ist, die entsprechenden Briefmarken zu beschaffen, 2. weil dem Frachtbriefe beigegebene Karten leicht verloren gehen und 3. weil durch die zum Anstecken der Karten an die Frachtbriefe verwendeten Nadeln Verletzungen der mit den Papieren hantierenden Beamten vorkommen können.

Es könnte aber noch eine dritte (auch gleichzeitig für Empfangsmeldung benutzbare) Form in Erwägung gezogen werden, nämlich die, daß der Absender der Empfangsstation das mit Briefmarke versehene Benachrichtigungsformulare mit Ausfüllung der Adreßseite (seine eigene Adresse) und der die Sendung kennzeichnenden Stellen in der Benachrichtigung unmittelbar durch die Post sendet.

Dazu könnte auch eine mit der Rückantwortskarte zusammenhängende Postkarte aufgelegt werden (1. Seite: Adresse der Empfangsstation, 2. Seite: Anfrage des Absenders, 3. Seite: Adresse des Absenders [von diesem zu schreiben], 4. Seite: Einzahlungsbenachrichtigung, bezw. Empfangsmeldung).

Gegen diese Form spricht allerdings das vorerwähnte Bedenken bezüglich der Briefmarke, wenn die Empfangsstation in einem anderen Lande ist.

Für die unmittelbare Zusendung der Karte vom Absender an die Empfangsstation spricht aber, daß das Verlangen im Frachtbriefe um die Benachrichtigung leicht übersehen werden kann, ferner daß die Fälle, in welchen Sendungen ohne Einziehung der Nachnahme ausgefolgt werden, oder daß irrtümlich der Nachnahmebegleitschein dem Empfänger mit dem Frachtbriefe ausgefolgt wird, seltener würden, wenn die Empfangsstation durch die Anfrage des Absenders schon vorhinein auf die mit Nachnahme belastete Sendung aufmerksam gemacht wird.

Über das Bedenken bezüglich der Briefmarken könnte man sich übrigens vielleicht hinwegsetzen, weil die Verteuerung dadurch, daß die Karte gegebenen Falles unfrankiert zurückgesendet werden müßte, insbesondere dann kaum sehr empfunden würde, wenn die Eisenbahnen die von ihnen aufzulegenden Karten ungefähr zum Selbstkostenpreise abgeben würden.

Immerhin dürfte es auch nicht wesentlich stören, wenn beide Formen zugelassen würden u. zw. die direkte Zusendung an die Empfangsstationen im Inlandsverkehre, die andere Form im Verkehre mit dem Auslande (auch Ungarn).

Eine bezügliche Vereinbarung mit den ausländischen Bahnen wäre wohl leicht zu erzielen.

Technische Neuheiten auf dem Gebiete des Oberbaues und des Verkehres.

Vortrag, gehalten von **Anton Frohs** im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten am 9. Jänner 1906.

Sehr verehrte Anwesende!

Ich habe die Ehre, einer Einladung des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten“ folgend, hier vor dieser hochansehnlichen Versammlung über Neuerungen im Oberbau und Verkehrswesen zu sprechen, die teils in Österreich in der letzten Zeit entstanden sind, teile in fremden Ländern und die ich auf meinen letztjährigen Reisen auf dem Kontinente, in England und Amerika kennen oder beobachten zu lernen Gelegenheit gehabt habe.

Hier ist ein neues Knall- und Lichtsignal. Wie ich als allgemein bekannt voraussetzen darf, sind die heute auf sämtlichen Hauptbahnen in Anwendung stehenden Knallsignale kleine Körper aus Blech mit einer Klammer zum Aufsetzen auf die Schiene. Das neue Knallsignal ist daraus hervorgegangen, daß man die Wahrnehmung gemacht hat, daß mit den alten Knallsignalen der mit der Auslegung beabsichtigte Zweck, die Aufhaltung eines Zuges vor irgend einer Gefahrgrenze, wenn kein anderes Mittel mehr ausreicht, öfter nicht erreicht wird.

Das neue Knall- und Lichtsignal hat nun einen um 40 bis 50% stärkeren Knalleffekt als die besten bestehenden Knallsignale und, was aber wesentlich ist, im Momente der Explosion eine Lichtwirkung von reichlich 2 Millionen *NK*, die auch mit Rücksicht auf die Nähe nicht übersehen werden kann, so daß der mit der Auslegung beabsichtigte Zweck unter allen Umständen erreicht wird.

Die Dauer dieser phänomenalen Lichtwirkung beträgt nur $^1/_{60}$ Sekunde, so daß anderseits das Personale dadurch nicht geblendet wird. Als Illustration für die Wichtigkeit dieses Gegenstandes möge ein Unglücksfall dienen, der sich im vorigen Jahre auf der Midland Railway in England ereignet hat.

Der Nachtexpreßzug von Nottingham nach London war fällig, als auf freier Strecke von einem vorausfahrenden Güterzuge ein Fischwagen entgleiste und sich quer über das Geleise stellte. Das rasch ausgelegte Knallsignal wurde überhört und der Expreßzug fuhr mit 60 englischen Meilen in der Stunde, das sind ungefähr 96 *km*, in den stehenden Lastzug hinein. Ein gewaltiger Trümmerhaufen überdeckte beide Geleise. Einer der Überlebenden legte ein zweites Knallsignal aus für den auf dem zweiten Geleise fälligen Gegenexpreßzug von London nach Nottingham; dieses wurde gehört und der Expreßzug fuhr nur ein unwesentliches Stück in den Trümmerhaufen hinein, ohne Schaden zu nehmen. Im ersteren Falle hilft uns die heute bei uns auf Hauptstrecken allgemein eingeführte Streckenblockierung in weit richtigerer und sicherer Weise, im zweiten Falle war das Auslegen eines Knallsignales das beste Mittel.

Hieran anschließend wäre zu erwähnen, daß laut Verordnung des Bord of trade in England die Hauptsignale wegen des außerordentlich häufigen und sehr dichten Nebels alle mit mechanischen Knallsignallegeapparaten ausgerüstet sind, und zwar mit dem Apparate von Clayton & Co. Wegen der vielen dort bereits vorhandenen solchen Knallsignallegeapparate mit ihren entsprechend geformten Magazinen mußte auch die sonst abweichende Form der Southschen Knall- und Lichtsignale auf die heute bestehende Form gebracht werden. Ein solches Muster ist hier zu sehen.

Die normale Form der Southschen Knall- und Lichtsignale ist nämlich dadurch eine von der heutigen abweichende, weil die Patrone seitlich der Schiene angeordnet ist, so daß Licht und Knall zur vollen Wirkung und Entfaltung gelangen,

Digitized by Google

während die alte Patrone, wie bekannt, zwischen Rad und Schiene zerquetscht wird.

Hier liegt zwischen Rad und Schiene nur die Zündmasse, durch eine solide Metallröhre geschützt und durch einen Zündstreifen in dieser Metallröhre mit der außenliegenden Patrone verbunden. Die Befestigung auf der Schiene geschieht wie bisher mit einer federnden Klammer.

Wesentlich an der neuen Patrone ist die Unterbringung des Apparates in einer Papier- statt Blechhülle. Die alten Patronen haben bei Explosion Verletzungen ergeben, die mitunter arge waren und bei diesbezüglichen Versuchen, wo man längs des Geleises Papierwände spannte, gaben zwei alte Patronen über 30 schwere und gegen 100 leichte Treffer im Papier, während die neue Patrone die Papierwände gänzlich unverletzt ließ.

In einem anderen Falle wurde bei Versuchen mit alten Patronen ein in 50 *m* Entfernung vom Geleise aufgespannt aufgestellter Regenschirm an mehreren Stellen durchlöchert.

Die Unempfindlichkeit gegen Feuchtigkeit ist eine sehr große und bei einem eigentlich über das normale Maß hinausgehenden Versuch der königlich ungarischen Staatsbahnen zeigte die betreffende Patrone nach vierwöchentlichem Liegen im Wasser den gleichen Effekt wie eine neue.

Bemerkenswert ist noch, daß das in der Papierhülle befindliche Präparat keinerlei Explosivwirkungen besitzt und einer Zersetzung nicht unterliegt.

Die Einführung dieser Knall- und Lichtsignalkörper ist bei den preußischen Staatsbahnen seit ungefähr fünf Wochen beschlossene Sache, ebenso ist deren Verwendung für den Dienst im Simplontunnel vorgesehen, wo sie mittels mechanischer, von der Firma Schnabel & Henning ad hoc hergestellter Legeapparate in Dienst kommen. Ausgebreitete Versuche mit durchwegs gleich günstigem Ergebnisse wurden außer in Deutschland von unserem hohen k. k. Eisenbahnministerium, von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den Schweizerischen Bundesbahnen angestellt, ferner in sehr ausgiebiger Weise auch von den ungarischen Staatsbahnen. Die Versuche fanden auf Dämmen, in Einschnitten, vor und in Tunnels, überall mit günstigem Ergebnisse statt.

Etwas schwieriger ist die Unterbringung dieser Patronen für Wächter, Zugsführer u. dgl., denn die bestehenden Täschchen können nicht verwendet werden. Übrigens wurde seitens der Nordbahn, die in Österreich als die erste dem Gegenstande größere Aufmerksamkeit schenkte und schon vor zwei Jahren Versuche in größtem Maßstabe anstellte, eine, wie diese Zeichnung zeigt, ganz günstige Aufbewahrungsbüchse für vier Stück solcher Patronen geschaffen.

Erwähnen will ich nebenbei, daß ein ähnlicher Satz, wie er bei diesem Lichtsignal zur Lichtwirkung benützt wird, zur Herstellung von sogenannten Magnesiumfackeln in den letzten Monaten verwendet worden ist. Solche Fackeln haben den gewiß bemerkenswerten Effekt ergeben, daß die Lichtwirkung eine gut dreimal so große wie bei den bestehenden und außerdem die Flamme eine außerordentlich reine ist, ohne Qualm und Rauch, so daß das Licht der rotbrennenden Fackel wirklich rot, jenes der weißbrennenden Fackel tatsächlich blendend weiß erscheint. Diese Fackeln entzünden sich schon an dem glimmenden Ende eines ausgeblasenen Zündholzes oder an einer brennenden Zigarre, können durch den stärksten Sturm oder den ärgsten Regen nicht verlöscht werden und brennen auch, wenn es sein muß, mit gleicher Wirkung beim Nachabwärtshalten; sie verbrennen in diesem Falle nur etwas rascher. Ein abgedichteter verschraubter Metalldeckel schützt die Fackel vor unzeitgemäßer Entzündung, sowie vor Feuchtigkeit absolut. Bei dem königl. preußischen Staatsbahnen führt jeder Packwagen 3 bis 6 Stück Magnesiumfackeln mit sich und haben außerdem die meisten Bremser zur Zugsbegleitung tragbare Blechkasten mit mehreren Stück derselben. Man hat diesem Nebenumstande eine so große Beachtung beigelegt, weil bei jedem etwa eintretenden Unglücksfalle sofortiges reichliches Licht etwas sehr Wichtiges ist.

Dieselbe Masse, die bei den Knall- und Lichtsignalkörpern zur Anwendung gelangt, soll aber in ganz letzter Zeit auch noch einem anderen Zwecke dienstbar gemacht werden. Bei Versuchen, die unser hohes Eisenbahnministerium vor einiger Zeit darüber angestellt hat, wie weit bei langen Lastzügen bei sehr ungünstigem Wetter die Signale des Lokomotivführers für die rückwärtigen Bremser verständlich sind, hat sich ergeben, daß im ungünstigsten Falle solche Signale nicht über den 13. Wagen hinaus gehört werden. Umgekehrt ist es natürlich bei Signalen, die die Bremser dem Maschinenführer geben wollen, in noch höherem Maße der Fall. Nun beschäftigen wir uns schon seit zirka $1^1/_2$ Jahren mit verschiedenen Einrichtungen, die leicht tragbar, wie etwa die Laterne oder die Signalfahne, von den einzelnen Bremsern und dem Lokomotivführer stets mitgenommen werden und die es dem Bremser ermöglichen sollen, kräftige Pfiffe zu geben.

Die diesbezüglichen Versuche mit sehr starken Dampfpfeifen, die durch komprimierte Luft oder flüssige Kohlensäure betrieben werden sollten, mußten alle aufgegeben werden wegen der Größe, Kompliziertheit und Unverläßlichkeit der Apparate. Nunmehr soll ein kleiner, zirka $2^1/_2$ *kg* schwerer Schnüapparat verwendet werden, mittels dessen besonders stark geladene Knall- und Lichtpatronen im Falle der Gefahr durch Anziehen an einer Schnur losgeschossen werden. Der Apparat ist ganz klein, soll vom betreffenden Bremser stets mitgeführt und bei Dienstantritt an irgend einer Wagenbordkante einfach festgeklemmt werden. Die Schnur hängt bei seinem Sitze herunter. Die Patronen sind bis zu jenem Höchstausmaße geladen, welches mit Rücksicht auf die Nähe von Menschen noch zulässig ist und werden die eingeleiteten Versuche ergeben, ob die Knall- und Lichtwirkung in allen Fällen auch ausreichen wird.

Bei meiner letzten Heimkehr von England im Oktober 1904 herrschte zwischen Ostende und Dover ein derartiger Nebel, daß wir damals zur Überfahrt volle sechs Stunden benötigten. Da bei diesem Nebel jede Lichtwirkung versagte, dentete man uns in Ostende vom Ufer mit Kanonenschüssen die Hafeneinfahrt an. Da dies im Seeverkehre das letzte Mittel zu sein scheint, um sich bei schlechtestem Wetter verständlich zu machen, dürfte auch hiemit der richtige Weg gefunden sein.

(Schluß folgt.)

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1904.

Vor kurzem hat das Eisenbahnministerium den die Haupt- und Lokalbahnen enthaltenden I. Teil und den die Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen, sowie Schleppbahnen umfassenden II. Teil der „Österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1904“ veröffentlicht.

I. Haupt- und Lokalbahnen.

Im nachstehenden seien an der Hand der Einleitung des umfangreichen Werkes, welches sich in der Anlage und Einteilung der analogen Vorjahrspublikation anschließt, folgende besonders erwähnenswerte Daten hervorgehoben.

Die Gesamtlänge (Baulänge) der Haupt- und Lokalbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern betrug mit Ende des Jahres 1904 rund 20.612 *km*, d. i. um 252 *km* oder 1·24% mehr als im Jahre 1903.

Wenn zu dieser Länge die im Auslande gelegenen Teilstrecken (27 *km*) hiezugerechnet, hingegen die ausländischen

Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99 *km*) abgerechnet werden, so ergibt sich eine Baulänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen von 20.540 *km*, von welcher 7897 *km* auf die k. k. Staatsbahnen und 12.643 *km* auf die Privatbahnen entfallen. Von den Staatsbahnen standen 113 *km* im fremden Betriebe und von den Privatbahnen 4484 *km* im Staatsbetriebe, so daß sich mit Ende des Gegenstandsjahres 12.268 *km* Haupt- und Lokalbahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und 8279 *km* solcher Bahnen im Privatbetriebe befanden.

Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgeleisigen Strecken betrug 3067 *km* und erhöhte sich gegenüber dem Jahre 1903 um 84 *km*. Auf Eisenbahnen mit normaler Spurweite entfielen 94·93 % der Gesamtlänge.

Nach der Betriebskraft unterschieden, wurden auf den Haupt- und Lokalbahnen — zuzüglich der im Fürstentum Liechtenstein gelegenen rund 9 *km* langen Strecke — 20.540 *km* mit Dampfkraft und 70 *km* mit elektrischer Kraft betrieben, während auf einer 11 *km* betragenden Strecke der Personenverkehr mit elektrischer Kraft und der Frachtenverkehr mittels Dampfkraft durchgeführt wurde.

Betreffs der baulichen Anlagen der Haupt- und Lokalbahnen wäre hervorzuheben, daß von der Gesamtlänge des Bahnkörpers einschließlich der Bahnhöfe 21·20 % auf horizontale und 78·80 % auf geneigte Strecken entfielen und daß die Länge der geraden Bahnstrecken 61·85 % und der in Krümmungen liegenden Strecken 38·15 % betrug. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 3115 Bahnhöfe, 1853 Haltestellen, 3468 Telegraphenstationen, 1695 Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter, 3366 Anfnahmsgebäude und 12.838 Wächterhäuser vorhanden.

Die Kosten, welche während des Jahres 1904 für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen aufgewendet wurden, betrugen rund K 58,300.000, d. i. pro *km* Baulänge K 2841.

Was das Anlagekapital der Haupt- und Lokalbahnen betrifft, so wurden für die Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen mit Ende des Jahres 1904 2421 Mill. Kronen aufgebracht (gegenüber dem Vorjahre + 0·46 %). Dieser Betrag setzt sich aus folgenden Posten zusammen: Bandotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 529 Mill., Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 475 Mill., zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 1087 Mill., kapitalisierte Rente 291 Mill. und sonst beschafftes Kapital 39 Mill. Kronen. Von dem vorbezifferten Anlagekapitale sind 189 Mill. Kronen (+ 5·88 %) amortisiert.

Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen bezifferte sich auf 4456 Mill. Kronen (+ 0·81 %), wovon mit Ende 1904 410 Mill. Kronen (+ 4·21 %) amortisiert waren. Dieses Anlagekapital bestand aus Stammaktien pro 947 Mill. Kronen, Prioritätsaktien pro 96 Mill., Prioritätsobligationen pro 3205 Mill. und sonst beschafften Beträgen pro 208 Mill. Kronen. Als noch zu emittierenden Anlagekapital verblieben mit Schluß des Jahres 1904 Aktien im Betrage von 7·99 Mill. und Prioritätsaktien im Betrage von 170·72 Mill. Kronen.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel der Haupt- und Lokalbahnen erfuhr im Berichtsjahre eine nicht unwesentliche Vermehrung, indem sich der Stand der Lokomotiven um 1·25 %, der Personenwagen um 2·13 % und der Lastwagen um 0·91 % erhöhte. Insgesamt waren 5959 Lokomotiven (hierunter 2991 bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe), 69 Motorwagen (6), 12.696 (6430) Personenwagen und 129.074 (51.813) Lastwagen vorhanden.

Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen am Schlusse des Jahres 1904 984·04 Mill. (hierunter Staatsbetrieb 463·63 Mill.) Kronen, daher sich gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um 2·35 % (Staatsbetrieb 2·84 %, Privatbetrieb 1·92 %) ergibt.

Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im Berichtsjahre im ganzen 51·82 Mill. Kronen (gegen 1903 + 0·81 %) verausgabt.

Von speziellem Interesse sind die den Eisenbahnverkehr betreffenden Daten.

Im Gegenstandsjahre wurden auf den Haupt- und Lokalbahnen 182·52 Mill. Personen (hievon 91·51 Mill. auf den Bahnen im Staatsbetriebe) befördert.

Die geförderten Personenkilometer betrugen 5603 Mill., so daß das Kilometer Betriebslänge durchschnittlich von 273.506 Personen (Staatsbetrieb 231.067, Privatbetrieb 337.360) befahren wurde. Gegenüber dem Jahre 1903 wurden um 3·43 % (Staatsbetrieb 2·75 %, Privatbetrieb 4·12 %) mehr Personen befördert, d. i. pro *km* Betriebslänge 1·68 % (Staatsbetrieb 0·15 %, Privatbetrieb 3·68 %).

Von der Gesamtzahl der beförderten Personen entfielen auf die I. Klasse 0·76 %, auf die II Klasse 8·67 %, auf die III. Klasse 88·82 %, auf die IV. Klasse (nur bei den süddalmatinischen Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Belzec bestehend) 0·12 % und auf Militärpersonen 1·63 %.

Den Güterverkehr betreffend, wurden im Jahre 1904 auf den in Rede stehenden Bahnen 125·02 Mill. Tonnen (hievon Staatsbetrieb 45·31 Mill.) befördert und 11.674 Mill. Tonnenkilometer zurückgelegt; jedes Betriebskilometer wurde durchschnittlich von 566,562 *t* (Staatsbetrieb 416.216, Privatbetrieb 791.953 *t*) befahren.

Gegenüber dem Jahre 1903 ergibt sich hinsichtlich der beförderten Gütermenge eine Zunahme von 2·91 % (Staatsbetrieb 5·47 %, Privatbetrieb 1·50 %), somit pro *km* Betriebslänge eine Zunahme von 1·13 % (Staatsbetrieb 2·80 %, Privatbetrieb 0·57 %). Desgleichen ist die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer — absolut genommen — um 2·15 % (Staatsbetrieb 2·42 %, Privatbetrieb 1·94 %) und pro *km* Betriebslänge um 0·38 % (Staatsbetrieb — 0·18 %, Privatbetrieb + 1·41 %) gestiegen.

Die gesamten während des Gegenstandsjahres erzielten Betriebseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen beliefen sich auf rund 691 Mill. Kronen (= K 33.543 pro *km* Betriebslänge), wovon 298 Mill. (= K 23.887 pro *km*) auf den Staatsbetrieb und 393 Mill. Kronen (= K 47.503 pro *km*) auf den Privatbetrieb entfielen.

Die Betriebsausgaben betrugen im ganzen 471 Mill. (Staatsbetrieb 227, Privatbetrieb 244 Mill.) Kronen. Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die Betriebseinnahmen eine Steigerung von 4·33 % (Staatsbetrieb 6·58 %, Privatbetrieb 2·69 %) und die Betriebsausgaben eine solche von 4·46 % (Staatsbetrieb 5·81 %, Privatbetrieb 3·22 %).

Der mit 220 (Staatsbetrieb 71, Privatbetrieb 149) Mill. Kronen bezifferte Betriebsnettoertrag der Haupt- und Lokalbahnen ergibt pro *km* Betriebslänge einen Nettoertrag von K 10,699 (Staatsbetrieb K 5792, Privatbetrieb K 18.001) gegen 212 Mill. Kronen (Staatsbetrieb 66, Privatbetrieb 146 Mill.), d. i. pro *km* Betriebslänge K 10,456 (Staatsbetrieb 5454, Privatbetrieb K 17.771) im Jahre 1903. Der Betriebsnettoertrag des Jahres 1904 entspricht einer durchschnittlichen Verzinsung des verwendeten Anlagekapitales von 3·25 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2·34 %, Privatbahnen 3·85 %) gegen 3·17 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2·46 %, Privatbahnen 3·62 %) im Jahre 1903.

Digitized by Google

Die Gesamtzahl der im Berichtsjahre auf den Haupt- und Lokalbahnen vorgekommenen Unfälle belief sich auf 2291 (+ 82 gegenüber dem Vorjahre).

Bei diesen Unfällen verunglückten 213 Reisende (unverschuldet 97, infolge eigener Schuld 116), von welchen 13 getötet wurden.

Auf je eine Million Reisende entfielen 1·17 Verunglückungen und auf je eine Million Personenkilometer 0·04 verunglückte Reisende.

Die Anzahl der bei den Haupt- und Lokalbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) betrug 101.838; Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitte 107 294 beschäftigt.

Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge wurden im ganzen 261·48 Mill. Kronen verausgabt.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 26 Pensions-, 25 Kranken- und 26 sonstige Humanitätskassen, deren Vermögen sich im ganzen auf 157·52 Mill. Kronen belief.

An Ausgaben bestritten die Pensionskassen 22·90 Mill. Kronen für Pensionen und Provisionen und die Krankenkassen 4·01 Mill. Kronen für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen.

II. Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen sowie Schleppbahnen.

Die Gesamtlänge (Baulänge) der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern hat mit Ende des Jahres 1904 rund 546 *km*, das ist um 16·950 *km* oder 3·21% mehr betragen als im Jahre 1903. Von dieser Länge entfallen einschließlich der 2 315 *km* langen Strecke der Drahtseilbahn auf die Mendel (Mendelbahn) 463 *km* auf elektrischen Betrieb, 67 *km* auf Dampfbetrieb, rund 1 *km* auf reine Drahtseilbahnen und 15 *km* auf Pferdebahnen.

Von den Bahnen mit elektrischem Betrieb hatten 0·8 *km* und von jenen mit Dampfbetrieb 14·2 *km* Zahnstangenbetrieb. Sämtliche ausgewiesene Bahnen sind Privatbahnen und stehen auch mit Ausnahme eines einzigen Bahnunternehmens und zwar der im Staatsbetriebe stehenden rund 25 *km* langen Kleinbahn Lupkow-Cisna im Privatbetriebe.

Im Vergleiche zum vorhergehenden Jahre hat die Ausdehnung der Bahnen mit elektrischem Betriebe um 16·507 *km* = = 3·69% und jene der Bahnen mit Dampfbetrieb um 0·443 *km* = 0·66% zugenommen, während die Länge der Drahtseilbahnen, sowie der Bahnen mit Pferdebetrieb unverändert geblieben ist.

Das Anlagekapital der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen anlangend, wurden für die in Rede stehenden Unternehmungen bis zum Schlusse des Jahres 1904 im ganzen 221·54 Millionen Kronen aufgebracht (gegen 1903 + 0·83%). Dieser Betrag begreift in sich: Stamm- und Prioritätsaktien per 55·11 Millionen, Prioritätsobligationen per 2 Millionen, sonstige Anlehen per 156·67 Millionen und anderweitige Kapitalszuflüsse per 7·76 Millionen Kronen. Das verwendete Anlagekapital betrug Ende 1904 216·99 Millionen Kronen (+ 1·46%) und das amortisierte Kapital 2·31 Millionen Kronen (+ 41·82%).

An Fahrbetriebsmitteln waren insgesamt 28 (hierunter 5 elektrische) Lokomotiven (gegen 1903 unverändert), 1599 Motorwagen (+ 25), 1359 Personenwagen (+ 153) und 213 (— 2) Lastwagen vorhanden.

Hinsichtlich des Verkehres ist hervorzuheben, daß auf den Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen im Berichtsjahre im ganzen 255·36 Millionen (elektrischer Betrieb 250·19, Dampfbetrieb 0·52, Drahtseilbahn 0·70, Pferdebetrieb 3·95 Millionen) Personen befördert wurden, was gegenüber dem Vorjahre einer Verkehrszunahme von 21·71 Millionen Personen = 9·29% entspricht. Güter (einschließlich Gepäck) wurden rund 373.000 *t* (elektrischer Betrieb 171.000, Dampfbetrieb 202.000 *t*) befördert, das ist im Vergleiche zum Jahre 1903 + 12·94%.

Die Betriebseinnahmen der mehrerwähnten Bahnen betrugen im Gegenstandsjahre 36·69 Millionen Kronen (hiernatter 35·47 Millionen beim elektrischen Betriebe), so daß auf das Kilometer Betriebslänge K 71.278 entfallen.

An den Transporteinnahmen nahm der Personenverkehr mit 98·91% und der Güterverkehr mit 1·9% teil.

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 24·37 Millionen Kronen (hiernatter elektrischer Betrieb 23·47 Millionen). Gegenüber dem Vorjahre sind die Betriebseinnahmen um 11·16% und die Betriebsausgaben um 7·85% gestiegen.

Der Betriebsnettoertrag des Jahres 1904 bezifferte sich mit 13·58 Millionen Kronen (hierunter 13·26 Millionen beim elektrischen Betrieb) und ergibt pro Kilometer Betriebslänge ein Nettoerträgnis von K 26.389, während der Nettoertrag im Jahre 1903 11·30 Millionen Kronen (10·96 Millionen beim elektrischen Betrieb) und pro Kilometer Betriebslänge K 23 306 betragen hatte.

Die Anzahl der bei den Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) betrug 9158 (gegen 1903 + 577); Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitte 1407 (+ 103) beschäftigt.

An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen des Personals wurden im Berichtsjahre 13·28 Millionen Kronen (das ist gegen das Jahr 1903 + 1·27 Millionen Kronen = 10·60%) ausbezahlt.

Die Anzahl der Schleppbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern betrug im Gegenstandsjahre 1880 (gegen 1903 + 65) mit einer Gesamtlänge von 1259 *km* (+ 27 *km*).

Hierunter befanden sich 345 Bergwerks- und Hüttenbahnen (Montanbahnen), 1141 Industriebahnen (Fabriksbahnen), 173 land- und forstwirtschaftliche Bahnen und 221 sonstige Bahnen für Privatzwecke. Von der ausgewiesenen Gesamtlänge der Schleppbahnen wurden 1027 *km* mit Dampf, 224 *km* mit animalischer und 8 *km* mit elektrischer Kraft betrieben.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 23. März d. J. dem Sektionschef im Eisenbahnministerium Alois Stanek aus Anlaß der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand in Anerkennung der vieljährigen vorzüglichen Dienstleistung taxfrei den Orden der Eisernen Krone zweiter Klasse, dem mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleideten Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Karl Marek das Komturkreuz des Franz Josefs-Ordens allergnädigst zu verleihen und den Ministerialrat im Eisenbahnministerium Adolf Doppler zum Sektionschef im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen geruht.

Errichtung eines Denkmales für Franz Gerstner.

Aufruf.

Auf österreichischem Boden, zwischen Linz und Budweis, entstand die erste dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahn des europäischen Kontinents.

Derjenige, welcher den Gedanken dieser Eisenbahn vor acht Jahrzehnten zur Tat reifen ließ, war Franz Anton Ritter von Gerstner, der so der erste Eisenbahn-Ingenieur Österreichs, der Begründer und Erbauer der ersten Eisenbahn Österreichs und gleichzeitig auch des europäischen Festlandes wurde.

Digitized by Google

Am 11. Mai 1793 zu Prag geboren, wirkt Gerstner zunächst am Wiener polytechnischen Institute; eingehende Studien bringen ihn zur Überzeugung, daß die richtige Lösung der damals aufgeworfenen Frage einer Verbindung zwischen Donau und Moldau durch den Bau einer Eisenbahn zu erreichen sei.

Gerstner verzichtet auf seine Professur und widmet sich nunmehr einzig und allein seinem Lebenszwecke, der Ausführung dieses Bahnbaues. Die größten Hindernisse hat er zu überwinden, die Stimmung der Bevölkerung ist eine feindselige, seine Freunde verlassen ihn, aber geduldig und in rastloser Arbeitsthätigkeit harrt Gerstner aus, er hat den zuversichtlichen Glauben an das Gelingen seines Werkes und er führt es auf die Bahn der Vollendung. Am 7. September 1824 erteilt ihm Kaiser Franz I. die staatliche Konzession zum Bau einer „Holz- und Eisenbahn zur Verbindung der Donau mit der Moldau", am 28. Juli 1825 erfolgt der erste Spatenstich, am 7. September 1827 wird die erste Teilstrecke, am 11. August 1832 die ganze Bahn dem Verkehrs übergeben.

Die Frucht seines Fleißes in der Heimat zu genießen, war ihm nicht beschieden; er verläßt verkannt und entmutigt das Vaterland, tritt in russische Dienste, erbaut die erste russische Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoje Selo, von dort führt ihn sein Geschick nach Amerika, wo er im Jahre 1840 stirbt.

Das Andenken dieses Mannes zu ehren, ist eine Dankespflicht der lebenden Generation, welche sich der gewaltigen Errungenschaften freut, die durch die Gedankenarbeit Gerstners vorbereitet wurden.

Wann einst im Wartesaals des Wiener Westbahnhofes neben den Büsten James Watts und Stephensons jene Gerstners aufgestellt war, so war damit in zutreffender Weise die Bedeutung Gerstners zum Ausdrucke gebracht. Bedeutsamer aber soll dies durch Errichtung eines Standbildes geschehen, welches für alle Zeiten dem Danke Ausdruck gibt, den die Eisenbahnen Österreichs und des europäischen Kontinents ihrem Begründer schulden.

Dieses Denkmal Franz Anton von Gerstners soll auf eisenbahngeschichtlichem Boden, in der Stadt Linz errichtet werden, von der jene Eisenbahn des europäischen Festlandes ihren Ausgang nahm, und es soll sich angesichts jener Hügelketten erheben, über welche Gerstner dem rollenden Rade seine eiserne Bahn wies.

Die Gefertigten erlauben sich hiemit, zur Widmung eines Beitrages für das gepiante Denkmal einzuladen.

Linz, im März 1906.

Der Ausschuß zur Errichtung eines Gerstner-Denkmales: Der Ehrenpräsident: Ludwig Wrba, Geh. Rat, Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums; Cölestin Baumgartner, Abt des Stiftes Lambach, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter; Dr. Karl Beurle, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter; Ludwig Christ, Staatseisenbahnrat, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter; Dr. Alfred Ebenhoch, Landeshauptmann in Oberösterreich; Georg Eckl, Inspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Obmann des Vereines der Ingenieure der k. k. österreichischen Staatsbahnen; Gustav Eder, Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz; Dr. Alexander R. v. Eger, k. k. Hofrat, Generaldirektor der k. k. priv. Südbahn; Gustav Gerstel, k. k. Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen, Vorsteher des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines; Rudolf Grimus R. v. Grimburg, k. k. Hofrat, Direktor der priv. österr.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Dr. Hsinrich Hinsenkamp, Bürgermeister der Stadt Urfahr; Dr. Johann Messerklinger, k. k. Hofrat, Staatsbahndirektor; Karl Reininger, Präsident der oberösterreichischen Handels- und Gewerbekammer, Landtagsabgeordneter; Josef Sames, Revident der k. k. österreichischen Staatsbahnen; Julius Wimmer, Präsident der Allgem. Sparkasse in Linz; Dr. Heinrich R. v. Wittek, Geh. Rat, k. k. Eisenbahnminister i. R.

Der Linzer Lokalausschuß besteht aus den Herren: Dr. Messerklinger, Obmann; Karl Reininger, Obmann-Stellvertreter; Dr. Karl Beurle, Kassier; Josef Sames, Schriftführer.

Sprachkurse für bayerische Eisenbahnbeamte. Der große internationale Reiseverkehr, den Bayern aufzuweisen hat, veranlaßte das bayerische Verkehrsministerium vor mehreren Monaten, für die mittleren Beamten des Verkehrsdienstes, die in direktem Verkehre mit dem reisenden Publikum kommen, Unterrichtskurse in der französischen und englischen Sprache zu veranstalten. In Betracht kamen hiebei die Schalterbeamten und die Beamten der Gepäckabfertigung. Die Teilnahme an den Kursen, die vorläufig in München und Nürnberg abgehalten werden, hat ein unerwartet befriedigendes Resultat ergeben, da zirka 150 Anmeldungen eingelaufen sind. Es mußten daher, da in einen Probekurs, von denen je einer für jede Sprache in München und Nürnberg abgehalten wird, nur zwanzig Teilnehmer aufgenommen werden konnten, zahlreiche Bewerber zurückgewiesen werden, die erst im nächsten Jahre Berücksichtigung finden können. Der Unterricht wird von ersten Kräften erteilt und zwar nicht schulmäßig, sondern in der Hauptsache auf das praktische Bedürfnis zugeschnitten. Es wird insbesondere alles berücksichtigt, was im Eisenbahnverkehr das Thema einer Konversation bilden könnte. Um dies auch der fachtechnischen Seite zu ermöglichen, erhielten die Lehrer das einschlägige fachtechnische Material in französischer und englischer Sprache. Die Probekurse finden über die Dauer des Winters statt. Es wird von den in der kommenden Reisesaison gemachten Erfahrungen abhängen, ob die allgemeine Einführung von Sprachkursen auch in anderen bayerischen Städten erfolgen soll.

Ein nachahmenswertes Beispiel!

LITERATUR.

Eisenbahn Schematismus für Österreich-Ungarn. Der 32. Jahrgang des Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn pro 1906—1907, dieses in Eisenbahnkreisen sehr beliebten und für alle Interessenten des Eisenbahnwesens unentbehrlichen Nachschlagebuches, ist soeben erschienen und bei der Redaktion (Wien, II/2, Nordbahnstraße Nr. 50) und in allen größeren Buchhandlungen zu haben.

Meisterwerke. Der heutigen Nummer liegt ein Prospekt der Wiener Buchhandlung Schallehn & Wollbrück bei, auf den wir hiemit unsere Leser verweisen. Er enthält insbesondere näheres über „Meisterwerke der Malerei" von Gehsimrat Dr. Wilhelm Bode, in welchem Werke aus der Unmasse von Gemälden, die sich in öffentlichen Galerien sowohl als auch in Privatsammlungen befinden, die hauptsächlichsten Werke der alten Meister reproduziert sind. Die Bilder, jedes mit einem erläuternden Textblatt, sind in einem neuen Kupferdruckverfahren geradezu wundervoll wiedergegeben. Ferner über „Weltall und Menschheit", das nicht nur bei den Gelehrten, sondern auch beim großen Publikum einen Anklang gefunden hat, wie kein zweites naturwissenschaftliches Werk; weiters über die „Bibliothek des allgemeinen und praktischen Wissens", ein zum Selbstunterricht bestimmtes Werk, welches alle allgemeinen und verschiedene Fachwissenschaften berücksichtigt; endlich über den bekannten Roman „Götz Krafft", der ein überwältigendes Kulturbild der Gegenwart bietet.

Leitfaden über das Transport-, Tarif- und Zollwesen. Von Sigmund Botkowski, Beamter der k. k. Staatsbahnen und Fachlehrer an der Gremial-Handelsschule des Wiener Handelsstandes. Wien, Selbstverlag. Preis K 3.

Digitized by Google

Das Büchlein soll als Lehrbehelf an Handelslehranstalten, Eisenbahnakademien, für Angestellte aller Transportanstalten und zugleich als Handbuch für Handels- und Gewerbetreibende dienen. Wir meinen, das sei zu viel verlangt. So grundverschiedene Aufgaben lassen sich durch einen Leitfaden nicht befriedigen.

Jedenfalls erfordert das Büchlein ausführliche mündliche Ergänzung und große Vorsicht von seiten des Lehrers; denn es ist zu lückenhaft und oberflächlich angelegt, in einem höchst mangelhaften Deutsch geschrieben und vieles ist logisch und systematisch anfechtbar; viele Definitionen sind schief und auch direkt unzutreffend (z. B. „Die Lehre von der Bildung, Zusammensetzung . . . des Frachtlohnes . . . nennt man das Tarifwesen“, „Handel und Transport bilden die eigentliche Seele des Verkehres“, „Die Eisenbahnfahrkarten (ohne Unterschied — nach dem Verfasser) sind auf „zweite“ Personen nußbetragbar“. „Die Frachtverträge werden mittels Frachtbrief geschlossen“ etc. etc.).

Die Darstellung des Zollwesens ist in vielen Beziehungen durch den neuen Zolltarif und die neuen Handelsverträge überholt; es hätte sich empfohlen, noch einige Wochen mit der Herausgabe des Büchleins zu warten.

Haidingers Selbstadvokat. Manzascher Verlag in Wien. Von diesem äußerst populären Werke, dessen Vorzüge wir bereits hervorgehoben haben, sind bereits drei Hefte erschienen, die alle mit der gleichen Sorgfalt bearbeitet sind. Nach Vollendung des Werkes werden wir eine eingehende Besprechung bringen.

CLUB-NACHRICHTEN.

Vergnügungsabend 1. März. Dank der Mitwirkung hervorragender Kunstkräfte zählte dieser (außerordentlicher Weise eingeschobene) Vergnügungsabend zu den gelungensten der heurigen Saison. Der Klaviervirtuose Herr Bruno Eisner eröffnete die Produktionen, indem er in temperamentvollster Weise Chopius Impromptu, Ballade und Etude wiedergab. Die holländische Geigenvirtuosin Annie d'Jonghe errang hierauf durch den prächtigen Vortrag technisch schwieriger Piecen von Sarasate und Ries lebhaften Beifall. Mit herrlicher Stimme sang die Hofopernsängerin Fräulein Hermine Kittel ausgewählte Lieder von Brahms. Sodann betrat Herr Bruno Eisner, lebhaft applaudiert, zum zweitenmal das Podium, um in vollendetster Weise Schuberts „Tarantella“ zum Besten zu geben. Der Baritonist des Hofoperntheaters Hayder sang Schumanns „Grenadiere“ in bezaubernder Weise. Den Schluß machte der k. k. Hofschauspieler Eugen Frank mit eindruckvollst vorgetragenen Gedichten Goethes.

Nach gemeinsam eingenommenem Mahle huldigte die junge Welt dem Tanze. Zur Freude des Komitees nahmen an demselben auch die anwesenden Künstler und Künstlerinnen (darunter auch die k. k. Hofschauspielerin Frl. Karoline Medelsky) lebhaften Anteil.
Dr. Hauler.

Theaterabend 14. März. Unser bewährtes Club-Theater-Ensemble erntete auch bei dem zweiten Theaterabend, welcher am 11. März im Festsaale des Kaufmännischen Vereines stattfand, für seine ausgezeichneten Leistungen mit vollem Recht reichliche Ehren. Zur Aufführung gelangten „Der Bär“, Groteske von Tschechow, „Blau“, Lustspiel von Max Bernstein, „Der sechste Sinn“, Schwank von G. v. Moser und Robert Misch, und das alte, aber immer noch wirksame Lustspiel „Ein hengalischer Tiger“ von Ed. Brisebarre und Max Michel. Im ersten Stück zeichnete sich Herr A. Holz (Hauptvirtuose Holly) als brillanter Charakterdarsteller in der schwierigen Partie des Smirnow aus. Sehr schön spielte die Rolle der Frau Popow die sehr begabte Baronesse Isabella Mayer und auch die Leistung Herrn Arthur von Salews Ryew (als Luka) muß lobend erwähnt werden. In dem feinen Bernsteinschen Lustspiel „Blau“ boten alle Darsteller ihr Bestes. Fräulein Hofmann debutierte zum erstenmale auf den weltbedeutenden Brettern mit sehr schönem Erfolge. Herr Krawani spielte den Maler Paul Wedding meisterhaft und hat den stürmischen Beifall, der ihm, sowie den anderen tüchtigen Mitwirkenden Herren Holz und Czeil für ihre vorzüglichen Leistungen seitens des zahlreichen und distinguierten Publikums gespendet wurde, wohlverdient. Im „sechsten Sinn“ wurden die beiden großen Frauenrollen durch Fräulein Else Friedl und Fräulein Olly Herbst sehr hübsch dargestellt und ungemein graziös gespielt. Ganz außerordentlich amüsierten die wie immer vorzüglichen Leistungen Herrn Rosenbergs, welcher eine Prachtfigur (Karl Weber) auf die Bühne stellte. Nicht unerwähnt dürfen ferner die sehr braven Darstellungen Fräulein Lotte Rella, ferner der Herren Hermann Czell und Friedr. Schweighofer bleiben. Im „Ein hengalischer Tiger“ spielten Fräulein Olly Herbst und Fräulein Irene Prandan sehr ergötzlich und gewandt die lustigen Rollen der Clopotte, bezw. der Aurelie. Die Herren Krawani und Rosenberg entfesselten durch ihr temperamentvolles Zusammenspiel und durch ihre großartige Laune einen Sturm von Heiterkeit.

Mit vollem Recht kann sonach der Berichterstatter alle Leistungen des Club-Ensembles als sehr gute bezeichnen und gebührt dem Regisseur der so gelungenen Vorstellung Herrn Professor Baumgartner das größte Lob für seine Mühewaltung. Die Pausen zwischen den einzelnen, leider etwas lange Zeit in Anspruch nehmenden Einaktern, füllten Musikvorträge einer Kapelle aus, die auch dem gemeinsamen Souper zum Tanze aufspielte, an welchem sich die junge Welt lebhaft beteiligte.
Dr. Hauler.

Leseabend am 20. März. Am bezeichneten Tage las die k. k. Hofschauspielerin Frau Auguste Wildbrandt-Baudius in unseren Clubräumen Friedr. Hebbels „Aus der Kindheit“, ferner Paul Heyses „Novelle“ zur Erinnerung an im Monat März fallende Gedenktage dieser beiden bedeutenden Schriftsteller. Nach einer Pause trug Frau Wildbrandt-Baudius sodann Nikolaus Lenaus „An den Frühling“ (1838) vor und schloß, aufs lebhafteste applaudiert, mit dem das interessante Kapitel der Ehe in humoristischer Weise behandelnden Lustspiel Bauernfelds „Das Tagebuch“. Nach Schluß der außerordentlich gelungenen Vorlesung nahm die gefeierte Künstlerin zu unserem besonderen Vergnügen auch an dem gemeinsamen Abendtisch Anteil. Das äußerst schlechte Wetter hatte leider einen großen Teil unseres ständigen Publikums ferngehalten.
Dr. Hauler.

In der am 27. März 1906 abgehaltenen 29. ordentlichen Generalversammlung wurden zum Präsidenten Se. Exzellenz Herr Dr. Heinrich Ritter von Wittek, k. u. k. Geheimer Rat, k. k. Eisenbahnminister a. D. wieder, zum Vize-Präsidenten Herr k. u. k. Oberst Johann Löbl, Chef des Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes und an Mitgliedern des Ausschußrates die Herren: Aloi Albrecht, Oberinspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, Hermann Arnold, Direktor der Reichenberg—Gablonz—Tannwalder Eisenbahn, Dr. Franz Hilscher, Oberkontrollor und Bureau-Vorstandsstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Berthold Kriser, Oberingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Dr. Viktor Leipeu, Bahnkommissar der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Eisenbahnministerium, Viktor Reiber, Zentralinspektor der priv. österr.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und Friedrich Ritter von Wotawa, Konzipient der k. k. österreichischen Staatsbahnen gewählt.

Neue Begünstigungen.*)

Teppichhaus S. Scheiu, I. Bauernmarkt 12. Bei allen Artikeln von dem auf jedem Stück Ware in Ziffern ersichtlichen Netto-Verkaufspreise 5%.

Möbel-Etablissement August Knobloch Nachfolger, Inhaber Adolf Kraus, k. u. k. Hoflieferant und Schätzungskommissär, VII. Breitegasse 10—12 5%.

Leopold Schallinger, Illustrations-Photograph, IX. Serritengasse 5. Von den im Atelier ausgestellten Originalpreisen 10%.

Veränderung von Begünstigungen.

Welt-Biograph-Theater, I. Stubenring 20, II. Praterstraße 66 und IX. Alserstraße 39. Der Preis einer Eintrittskarte wurde für die Sommermonate (1. April bis 1. Oktober) von 30 h auf 20 h reduziert.

J. N. Reithofer, Gummiwaren-Fabrik-Niederlagen, I. Herrengasse 2, I. Kärntnerstraße 59 und VI. Mariahilferstraße 115 5%.

*) Wir ersuchen von dieser neuen, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habenden Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat tröstlich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Fortbestand der Sonn- und Feiertagszüge zwischen Wien—Lilienfeld und umgekehrt für die Dauer der Winterfahrordnung.

Die ab 14. Jänner 1906 neu in Verkehr gesetzten, besonders beschleunigten Personenzüge an Sonn- und Feiertagen von Wien (Westbahnhof) nach Lilienfeld und zurück gelangen auch weiter bis einschließlich 29. April 1906 nach untenstehender Fahrordnung in Verkehr:

Zug Nr. 227/1935 II. und III. Klasse

Wien (Westbahnhof)	ab	6 Uhr	05 Min. früh
Hütteldorf Hacking	„	6 „	18 „ „
St. Pölten	„	7 „	26 „ „
Scheibmühl	„	7 „	59 „ „
Lilienfeld	an	8 „	15 „ „

Zug Nr. 1936/228 II. und III. Klasse.

Lilienfeld	ab	7 Uhr	20 Min. abends
Scheibmühl	„	7 „	37 „ „
St. Pölten	„	8 „	18 „ „
Hütteldorf Hacking	an	9 „	31 „ „
Wien (Westbahnhof)	„	9 „	40 „ „

Die Züge sind wie andere fahrplanmäßige Personenzüge von und nach allen vorstehend angeführten Aufenthaltsstationen benützbar und haben alle sonst gültigen Fahrlegitimationen auch bei diesen Zügen Gültigkeit.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Holland (via Arlberg-St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	◇	▲	◇		▲	◎	◇
Wien Whbf. . ab	1000	*900	1010	Paris . . . ab	-	830	845
Prag KFJB. . .	728			Basel	-	130	955
Linz	1135	1041	1145	Holland . . .	830	1110	1250
Salzburg . . .	422	140	455	Genf	-	100	1440
Bad Gastein . .	728	*610	755	Zürich	†648	1025	1235
München . . .	725	§630	1040	Meran	718	1†026	825
Innsbruck . . .	1026	705	1240	Innsbruck . .	915	620	715
Meran	706	117	820	Bad Gastein .	550	-	1010
Zürich	629	210	805	München . . .	525	1010	930
Genf	105	820	810	Salzburg . . .	803	1†21	1255
Holland . . .	310	1025	650	Linz	1†03	540	825
Basel	912	412	1105	Prag KFJB. . .			722
Paris	545	1135	740	Wien Whbf. .	600	●830	710

† Wien Whbf. ab 835 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur im November und April. ◇ Über Winterthur—St. Margrethen.
‡ Vom 15. März 1906 ab 1215 nachm. § Wien Whbf. an 720 Früh.

◇ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — München, Wien—Zürich—Basel (—Ostende) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

◎ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen **(Budapest—)Wien—Basel—Paris, III. Klasse** zwischen Wien—Buchs (Rheintal); **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und von Vesoul nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — Zürich, zurück I. Klasse Paris — Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

▲ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

Was ein Anastigmat leistet. Viele sind sich über die optische Leistung des Anastigmates nicht im klaren. Sollen einwandfreie Bilder erzielt werden, muß das Ausnahme-Objektiv zwei Eigenschaften besitzen: Lichtstärke und Randschärfe. Diese beiden vornehmsten Tugenden vereinigt in sich der Anastigmat. Die anderen Objektive besitzen stets nur eine der Eigenschaften, ist Lichtstärke vorhanden, fehlt Randschärfe und umgekehrt. Doch nicht alle Anastigmate sind gleichwertig, ebenso verschiedenartig wie die Konstruktion ist die Leistungsfähigkeit. Der erste Anastigmat ist bekanntlich der Doppel-Anastigmat von Goerz, Berlin gewesen und diese Objektive haben Weltruf erlangt; unter den späteren Konstruktionen haben sich auf Grund ihrer Leistungen die Aristostigmate von Meyer, Görlitz einen ehrenvollen Platz gesichert. Beide Objektivtypen werden in die bekannte Unions-Cameras der Firma Stückig & Co., Dresden, Bodenbach, Zürich ausschließlich montiert und dadurch haben sich diese Apparate schon seit Jahren eine führende Stellung auf dem Camera-Markte erobert. Wer sich für Photokunst interessiert, schenke der Ankündigung Beachtung, die auf Seite 4 unseres heutigen Blattes enthalten ist.

K. k. priv. Südbahn Gesellschaft

Winter 1905/6. **Winter 1905/6.**

Reiseverbindungen

zwischen

Wien, den Alpenländern, Ungarn und Italien.

Gültig vom 1. Oktober 1905.

Durchlaufende Wagen.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

11.000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten. 4 Karten-Beilagen. 1 Farben-Beilage.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Sarajevo, Franz Josefsgasse 4. Budapest. Innsbruck, Burggraben 21. Lemberg, Walowa 11 etc.
VIII/1. Lenzergasse Nr. 1 WIEN I. Graben. Palais Equitable Zentrale. Stadt-Niederlage.
Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.
Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 503

Werkzeugfabrik BLAU & Co.
Wien, XX. Dresdnerstraße 68.
Gewinde-Schneidbacken, Spiralbohrer, Reibahlen, Präzis-, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 514

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 536

Neben der Mariahilferkirche. **Wien, Mariahilferstr. 57.** Neben der Mariahilferkirche.
Emanuel Zwieback
Damenkonfektionshaus Streng solide I. Ranges. festgesetzte Preise.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 546

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

JOSEF SCHATZ, Gravier- u. mechan. Anstalt. Kautschukstampiglien-Erzeugung. WIEN, XVIII/8. Rötzergasse 44. 479
Spezialität für Stationsausrüstung mit Komposteuren, Normaltrockenstempel, Nummeraturen, Amtsdatoir, Stahlpinsen, Brustsiegeln.
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2. Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleiseisicherungen, Geleisesperrbäume, Weichensperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bißing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Leobersdorfer Maschinenfabrik vorm. GANZ & Co.
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel“
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 508

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Schuldverschreibung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6% %, selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 3. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die Übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist allerdings ein mäßiges Schadenersatzquantum gegeben. Dieses Plus sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen ? Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hlischer.

Druck von H. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Universität
MAY
23
1906

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Rauhensteingasse 11.
Telephon Nr. 344.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 804.346.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 180.892.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 12. Halbjährig K 6.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im Übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 15. Wien, den 15. April 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist 503

HYDROCHROMIN

schön streichfertig und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,

waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,

welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.

1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 8 h. in allen Farben erhältlich.

Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.

Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.

Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—L.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Reklametürmeln, Wasserwerker, Minenzünder, Signalapparate, Läutwerk-Einrichtungen, Elementenbau.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 526

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:

Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 12. T. 9269.
Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dabanski**, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 5625.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 6. T. 7472.
Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 12. T. 9269.
Ing. **Viktor Kormin** (H. Palm, Michalecki & Co.), Wien, I. Stöckerstraße 1. T. 10895.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 18. T. 4857.
Ing. **Victor Monath**, Wien, I. Jacominigottstr. 4. T. 10659.
Ing. **Anton v. Stern**, Wien, IV. Frankenbergasse 8. T. 2944.
Ing. **Viktor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 52. T. 596.
Ing. **Wasa Theodorovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 3. T. 10643.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 73.
Ing. **J. Ziffer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 4611.
Ing. **Rud. Zipser**, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 5645.
Ing. **Moriz Schmolka**, Brünn, Ferdinandsgasse 17. T. 430.
Ing. **Heinrich Schmolka**, Prag, Heinrichsgasse 21. T. 1866.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger
Über
130.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisierungen. Kanalisafaçons in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Desinfektor auf Wunsch gratis und franko.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 526
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

K. k. priv.
Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt
Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art,
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476
Reservefond d. Anst.: K 8,345.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 250,781.820.

Digitized by Google

GESELLSCHAFT FÜR
BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S
EISENBAHN-FAHRRÄDER
· MODERNSTER CONSTRUCTION ·
INSPECTIONS- u. TRANSPORT-
· DRAISINEN ·
FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-
WAGEN FÜR LOKAL- UND
KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.
CODES: ABC IX. u. XED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn
Wien
III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale** und **Bahnwächterläutewerke** für **Eisenbahnen Telegraphenbatterien** und **Leitungsmateriale, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.
Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige
Lokomotiven
jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: **I. Pestalozzigasse Nr. 6.** 479

Deckert & Homolka
Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den **Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren** und **Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern,** staub- und wasserdicht. 646

Allerhöchste Auszeichnungen

K. k. priv.
Brückenwagen-Fabrik
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien-Atzgersdorf

erzeugen Lokomotiv-, Wagen-, Straßenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwagen, Geld-, Bilhor- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.
Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einstellung mit Zählwerk.

Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:
I. Akademiestraße 4. **WIEN** Ecke Maximilianstraße 8.
(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schembers Patent-Wagen-Brückenwage **ohne** Geleisunterbrechung auf Mauerwerk ruhend oder in gußeisernen Kasten montiert, Skalen- u. Registrier Einrichtung für die ganze Tragkraft. 535

In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

Leuchttag & Seidenstein
Wien, III/4. 498

Möbel
Eisenbahner 10 Prozent Rabatt!
unter Garantie aus erster Hand.
Direkt beim **Kunst-Tischlermeister** sind vollkommen eingerichtete Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

Komplette Braut-Ausstattungen von fl. 55, 65, 75, 85 bis 300.
Schlafzimmer, reich geschnitzt, mit belgischem Spiegel fl. 140 bis 600
Speisezimmer, dtto., dtto. . . . . fl. 95 bis 1000.
Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Hermann Klamper, Tischler- u. Tapezierer-möbel-Versandhaus
VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof".
Preiskurante gratis und franko. 479

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 15. Wien, den 15. April 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Die Organisation der österreichischen Staatseisenbahnen. Von Franz Gustav Schäffer. Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen. Widersprechende Vorschriften über Kesselwagen. Von A. Morawetz. Monats-Chronik März 1906. — Chronik: Beteiligung des Personales am Geschäftsgewinn bei den dänischen Staatsbahnen. — Club-Nachrichten: Protokoll der XXIX. ordentlichen Generalversammlung des Club österreichischer Eisenbahnbeamten am 27. März 1906 und Bericht über die an dieselbe anschließende Clubversammlung. Bericht über die Clubversammlung am 3. April 1906. Clubleitung für das Jahr 1906. Veränderungen im Mitgliederstande im Monate März 1906. Neue Begünstigungen. Änderung einer Begünstigung.

Die Organisation der österreichischen Staatseisenbahnen.

Von Ing. Franz Gustav Schäffer, k. k. Ministerialrat a. D.

Die den obigen Gegenstand behandelnden und in Nr. 5 am 29. Jänner d. J. in dieser Zeitschrift erschienenen Erörterungen und Anregungen haben erfreulicherweise ein Echo in den Fachkreisen gefunden, indem ein ausgezeichneter Fachmann, Herr Regierungsrat Ritter von Loehr, sie im großen und ganzen als richtig bezeichnete (vide Nr. 9 dieser Zeitschrift) sie noch einer weiteren Detaillierung unterzog und durch Anführung von Beispielen bewies, daß das Hauptgewicht bei einer Organisations-Änderung der österr. Staatsbahnen nur auf die fachlichen Erfordernisse zu legen ist, wobei er berichtigend beifügt, daß tunlichst das zentralistische System beizubehalten wäre.

Da die am 29. Jänner gemachten Vorschläge dahin gehen, die Staatsbahndirektionen so wie die preußischen Eisenbahndirektionen zu organisieren, demgemäß deren Gebiete nicht zu groß zu bemessen, und sonach der Eisenbahndienst durch eine größere Anzahl von Eisenbahndirektionen zu besorgen wäre, wodurch äußerlich der Schein einer Dezentralisation der Eisenbahnverwaltung erweckt werden könnte, so erscheint zur Vermeidung jeden Mißverständnisses in dieser so hochwichtigen Sache noch eine Erörterung über das Wesen der Zentralisation und Dezentralisation des Eisenbahndienstes erforderlich.

Die Zentralisation des gesamten Eisenbahnwesens und -Dienstes ist bereits durch die Schaffung einer Zentralstelle, des Eisenbahnministeriums, vollständig gewährleistet, es ist daher unter Zentralisation und Dezentralisation des Eisenbahndienstes nur mehr die Art und Weise der Einrichtung des eigentlichen Eisenbahnbau- und Betriebsdienstes zu verstehen.

Unter der Zentralisation des Eisenbahndienstes wird die Besorgung desselben durch große Direktionen angesehen, und dabei auf die stramm zentralistische Organisation der großen Privatbahnen, wie sie die Südbahn und die Staats-Eisenbahngesellschaft u. s. w. und die großen französischen Bahnen besitzen, hingewiesen, bei welchen sich ja diese Organisation bewährte.

Die Errichtung solcher Generaldirektionen für ein Staatsbahnnetz, wie das österreichische, welches höchst wahrscheinlich in nicht zu ferner Zeit die sämtlichen Eisenbahnen des Reiches umfassen wird, könnte, wenn sie wirklich den Dienst zentralisieren soll, nur nach Verkehrsrouten erfolgen, und müßten daher bei Festhalten dieses Grundsatzes sämtliche Generaldirektionen ihren Sitz in Wien erhalten.

Die Durchführung dieser Maßnahme würde aber sehr großen, ja unüberwindbaren Schwierigkeiten aller Art begegnen, wie dies in meinen ersten Ausführungen über die Organisation der österreichischen Staatsbahnen klar nachgewiesen wurde. Die Errichtung derartiger Generaldirektionen nicht nach Verkehrsrouten, sondern nach Ländern, würde aber den als einzig richtig erkannten Grundsatz, daß nur eisenbahnfachliche Momente bei der Organisation der österreichischen Staatsbahnen in erster Reihe maßgebend sein sollen, geradezu vollständig umstoßen, und kann daher gar nicht in Betracht kommen. Daß solche große Direktionen auch wenig ersprießlich wirken, ist ja durch das Aufgeben derselben in Preußen und auch in Österreich wohl mehr als zur Genüge erwiesen. Auch die großen Privatbahnen in Österreich sahen sich infolge der Erweiterungen ihrer Betriebsnetze durch Lokalbahnen und infolge des sich stets steigernden Verkehres genötigt, Subdirektionen oder Betriebsinspektorate, d. i. Dienststellen, welche ähnlich den deutschen nunmehr jedoch als nicht entsprechend aufgelassenen Betriebsämtern organisiert sind, zu errichten, weil entweder das Gebiet oder der Verkehr oder beides zusammen nicht mehr von einer Stelle aus mit Erfolg verwaltet, resp. überblickt werden konnte.

Die Grenzen für die Zentralisation des Eisenbahndienstes bei den Staatsbahndirektionen ergeben sich aus der Lage derselben zu ihrem Gebiete, aus der räumlichen Größe dieser Gebiete, aus den mehr oder weniger schwierigen Bau- und Betriebsverhältnissen des betreffenden

Digitized by Google

Direktionsnetzes, und aus der Intensität des Verkehres auf demselben. Der Direktion, als der alleinleitenden Stelle, muß es möglich sein, den gesamten Dienst einschließlich aller wesentlichen Details beherrschen zu können. (Die Kontrolle des äußeren Dienstes und die Durchführung aller nicht wesentlichen Details fällt den Inspektionen zu). Diese Forderung kann aber nur dann erfüllt werden, wenn die Grenzen für das Verwaltungsgebiet der Direktionen richtig gesteckt sind. Sobald irgend ein für diese Grenzenbestimmung maßgebender Faktor dabei nicht genügend berücksichtigt wird, müssen dann in der Verwaltung Erscheinungen auftreten, welche die Verwaltung erschweren, verteuern und damit wird der Dienst und die Bevölkerung geschädigt. So ist z. B. die bestandene Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, trotz öfterer Änderung ihrer Struktur mit der Ausdehnung des Staatseisenbahngebietes und durch die großartige allgemeine Verkehrssteigerung nach und nach ein sehr schwerfälliger Verwaltungs-Organismus geworden, welcher nicht mehr belassen bleiben konnte. Auch in Preußen ist man, wie schon erwähnt, durch gründliche Erhebungen zur Erkenntnis gekommen, daß die Direktionsbezirke eine gewisse Größe nicht überschreiten dürfen.

Wenn nun die Verteilung der Eisenbahnverwaltung auf eine größere Zahl von Direktionen stattfindet, so ist damit keine Dezentralisation des Eisenbahndienstes verbunden, sondern im Gegenteile, es wird eine sehr richtige und sehr gesunde Zentralisierung desselben geschaffen.

Das setzt aber, wie Regierungsrat v. Loehr ganz richtig sagt, nicht voraus, daß alle Eisenbahn-Agenden jeder Direktion zugewiesen werden sollen. Loehr führt als Beispiel die Kontrolle der Einnahmen und den Abrechnungsdienst an, welche gewiß nicht allen einzelnen Direktionen zuzuweisen sind, weil diese Agenden, der Natur der Sache nach, ganz zentralisiert sein sollen, was gegenwärtig leider nicht der Fall ist und wodurch dieser Dienst bedeutend erschwert wird. Die Dezentralisierung dieses Dienstes hätte nur in dem Maße platzzugreifen, als bei den Direktionen lediglich die Kontrolle des Lokalverkehres ihres Bezirkes und nur die diesen Verkehr betreffenden Rückvergütungen zu verbleiben hätten, wie dies v. Loehr vorschlägt. Alle übrigen Agenden dieses Dienstes können stramm zentralisiert, d. h. an einer Dienststelle behandelt werden. Gegenwärtig muß das massenhafte Rechnungs-Materiale von einer Direktion zur andern versendet werden, wozu ganze Wagenladungen erforderlich sind und wodurch vermehrte Arbeiten und eine Verlangsamung in der Behandlung der Agenden entsteht.

Es wird daher eine vollständig richtige Maßnahme sein, welche bei der Erörterung über die zukünftige Organisation der österreichischen Staatseisenbahnen in erster Linie ins Auge zu fassen wäre, daß für die Agenden der Einnahmenkontrolle etc. eine Zentralstelle errichtet werde. Da sich schon bei der Auflösung der bestandenen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen die Notwendigkeit ergab, Zentralstellen für den Wagendienst und für die Tariferstellung und Abrechnung zu schaffen, so liegt gar kein Grund vor, bezüglich der Einnahmenkontrolle nicht in ähnlicher Weise vorzugehen.

In analoger Art würde auch, wie Regierungsrat von Loehr erwähnt, die Zentralisierung der Reklamationsangelegenheiten in Erwägung zu ziehen sein. Bezüglich der Zentralisierung des Ausgaben-Rechnungswesens, welche Regierungsrat von Loehr gleichfalls anregt, wird aber insoferne eine bedeutende Schwierigkeit obwalten, weil die Direktionen budgetäre Einheiten sind, die Verantwortung für ihre Kreditgebarung zu tragen, und zu diesem Behufe eine stramme Überwachung der Krediteinhaltung, bezw. der Ausgaben der Exekutivorgane vorzunehmen haben. Zur gründlichsten Vereinfachung dieses Geschäftszweiges dürften meine am 29. Jänner gegebenen Anregungen wohl genügen.

Außer diesen Agenden gibt es aber noch eine andere Agende, welche sich zwar vollständig zentralisieren ließe, wogegen aber gewichtige andere Gründe sprechen. Es sind dies die technischen Konstruktionen, denn es erscheint gewiß nicht notwendig, daß jede Staatsbahndirektion Konstruktionsbureaux für bau-, maschinen- und elektrotechnische etc. Konstruktionen erhält.

Gegen die völlige Zentralisierung dieses Dienstzweiges sprechen aber folgende Umstände: Werden nämlich die technischen Konstruktionen aller Art in einer Zentralstelle vereinigt, so liegt es nahe, daß höchstwahrscheinlich nur die Ansichten und Leistungen der leitenden Persönlichkeiten dieser Zentralstelle zur Geltung gelangen, und daß es allen anderen Eisenbahntechnikern mehr oder weniger schwierig sein wird, mit guten Ideen und selbstständigen Entwürfen durchzudringen, weil ihnen derartige Arbeiten organisationsmäßig nicht zustehen, abgesehen davon, daß hiebei auch noch Momente persönlicher Art in Frage kommen können.

Hiedurch könnten die technischen Fortschritte beeinträchtigt werden, weshalb auch die Möglichkeit einer solchen Erscheinung organisatorisch verhindert werden muß, und umsomehr, als nach der Verstaatlichung sämtlicher Bahnen auch die von den Privatbahnen gegebenen wertvollen technischen Anregungen und Entwürfe entfallen.

Das technische Konstruktionswesen läßt sich, wie auch das Beispiel in Preußen zeigt, bei einzelnen hiezu geeigneten Direktionen konzentrieren, resp. auf dieselben verteilen, insbesondere insoweit, als neue Konstruktionen in Betracht kommen; für welche entsprechende Studienbureaus für die einzelnen technischen Führer zu errichten wären. Die Genehmigung neuer Konstruktionen hätte aber erst nach Abgabe von Gutachten seitens der Staatsbahndirektionen durch die oberste Zentralstelle, das Ministerium, zu erfolgen; d. h. die Verfassung und die Genehmigung technischer Entwürfe soll organisatorisch nicht von einer Behörde erfolgen. Die höchste technische Zentralstelle, das Ministerium, muß auch für die technischen Angelegenheiten nur der Areopag sein, dessen weitere Pflicht es

Digitized by Google

ist, alle technischen Neuerungen im In- und Auslande, in der technischen Literatur u. s. w. stets im Auge zu behalten und die entsprechenden Anregungen zu ihrer Einführung und Durchführung zu geben. In der vorgeschlagenen Weise sind bei den österreichischen Staatsbahnen die Materialbeschaffungen auf einzelne Direktionen verteilt worden, was sich bisher ganz gut bewährte.

Reg.-Rat von Loehr hebt weiters noch mit Recht hervor, daß bei der Organisation der österreichischen Staatsbahnen das Augenmerk auch dahin gerichtet werden müsse, daß überall die richtigen Leute auf den richtigen Platz gestellt werden, was wohl eigentlich selbstverständlich ist. Zu diesem Behufe und zur Verhinderung, daß die Geschäftsführung bureaukratisch erstarre, soll durch entsprechende abwechslungsweise Verwendung des Personales im Exekutiv- und Zentraldienste (Ministerien, Direktionen und Inspektionen) ein reger Kontakt zwischen Leitung und Durchführung des Dienstes gesichert werden. Der Erfüllung dieses vollberechtigten Wunsches stehen aber derzeit noch verschiedene administrative Einrichtungen entgegen, indem getrennte Personal-Statusse für die höheren Stellen in der Zentrale und in der Exekutive und vereinigte Statusse für von einander sehr verschiedene Dienstzweige bestehen. Bei den Staatsbeamten sind z. B. die Bau-, Maschinen- und die Verkehrstechniker in einem Status vereinigt, während bei den Staatseisenbahnbeamten wohl die speziellen technischen Fächer (Bau- und Maschinenwesen) getrennte Statusse besitzen, die technischen Telegraphen- und Verkehrsbeamten sich aber wieder mit den kommerziellen Beamten in einem Status befinden. Diese administrativen Schwierigkeiten werden sich aber gewiß beheben lassen und es wird dann zur Erfüllung des oben erwähnten vollberechtigten Wunsches nur mehr erübrigen, organisatorisch zu bestimmen, daß leitende Stellen sowohl in den Zentralen als auch in der Exekutive nur solchen Beamten zu verleihen sind, welche eine entsprechend lange Dienstzeit einerseits in der Zentrale, anderseits in der Exekutive aufzuweisen haben. Dieser vollberechtigte Wunsch sollte schon bei den Beratungen über die zukünftige Organisation insofern berücksichtigt werden, als zu denselben, wie dies von mir bereits am 29. Jänner betont wurde, auch erfahrene Fachmänner aus der Exekutive beigezogen werden.

Wenn schließlich Herr Reg.-Rat von Loehr bemerkt, daß der Club österreichischer Eisenbahnbeamten die passendste Gelegenheit bietet, eisenbahnfachliche Fragen, also auch die vorliegende und die sich daran schließenden weiteren Fragen über die Details der Dienstesführung der verschiedenen Eisenbahndienstzweige, sachlich am richtigsten zu diskutieren, so kann ihm nur vollständig zugestimmt werden. Die vorliegende Frage ist gewiß diskussionsreif, und der Club würde sich große Verdienste erwerben, wenn er zur völligen Klarstellung dieser Frage das Seine beiträgt. *) Derselbe zählt ja ausgezeichnete Fachmänner der verschiedensten Spezialfächer des Eisenbahnwesens zu seinen Mitgliedern, welche ihre reichen Erfahrungen der guten Sache zur Verfügung stellen sollten. Es gibt leider in den einzelnen Eisenbahndienstzweigen noch sehr viel zu reformieren, es sei diesbezüglich nur auf den Bahnerhaltungs-, den Maschinen-, Verkehrs- und kommerziellen Dienst verwiesen, in welchen Reformen wohl schon deshalb an der Zeit sein dürften, weil ihre Organisation und Einrichtungen vielfach noch aus einer frühen Periode des Eisenbahnbetriebes stammen, seit welcher der Verkehr enorm gewachsen ist und die technischen Hilfsmittel hiezu namhaft verbessert und vermehrt wurden.

*) Die Spalten dieses Blattes stehen der sachlichen und ernsten Erörterung dieser Fragen jederzeit offen. Die Redaktion.

Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen.

In der Nummer 14 dieses Blattes vom 1. d. Mts. wird die in Deutschland seit 1. April d. J. bestehende Einrichtung besprochen, nach welcher sich der Absender von der Empfangstation von der Einzahlung der Nachnahme benachrichtigen lassen kann, um sodann gegen Abgabe dieser Benachrichtigung sowie des Nachnahmescheines in der Absendestation den Nachnahmebetrag zu beheben.

Unter verschiedenen Abweichungen *) von dem Verfahren in Deutschland wird empfohlen, die Karte zur Einzahlungsbenachrichtigung nicht mit dem Frachtbriefe, sondern unmittelbar vom Absender an die Empfangstation senden zu lassen u. zw. mit Benutzung der mit Rückantwortskarte zusammenhängenden Postkarte (Korrespondenzkarte).

Als Nachteil dieser Form wurde angegeben, daß es bei Sendungen nach einem anderen Lande dem Absender nicht leicht möglich sei, die entsprechende Briefmarke zu beschaffen und daß gegebenenfalles die unfrankierte Rücksendung der Einzahlungsbenachrichtigung eine Verteuerung verursachen würde.

Der Verfasser des Artikels teilt jedoch nachträglich mit, daß auch dieses, auf einer unrichtigen Voraussetzung beruhende Bedenken wegfalle.

Es hat nämlich bei Rückantworts-Postkarten (Korrespondenzkarten) tatsächlich die Briefmarke des Aufgabslandes auch für die Rücksendung der Antwortskarte vom Auslande Gültigkeit.

Neben diesen Korrespondenzkarten für den Verkehr im Inlande, mit Deutschland etc. (Taxe einschließlich Antwort 10 h), bestehen auch solche Weltpostvereinskarten (Taxe einschließlich Antwort 20 h).

Dieser Umstand spricht umsomehr für die angeregte Form. Es wird sich jedoch empfehlen, für den Verkehr mit den verschiedenen Ländern (Frankreich, Italien etc.) die Karten mit doppelsprachigem Vordrucke aufzulegen, damit Organe ausländischer Empfangstationen, weil der deutschen Sprache nicht mächtig, die Karte nicht unbeachtet lassen, wie dies ehemals bei den Nachnahmebegleitscheinen vorgekommen ist.

*) Kontrollmaßnahmen, welche auch die Auflassung der Beschränkung auf Nachnahmen bis 150 Mk. (175 K) und die Ausdehnung auf frankaturpflichtige und auf bahnlagernde Güter ermöglichen würden.

Widersprechende Vorschriften über Kesselwagen.

Von A. Morawetz, Wagen-Kontrollor der St.-E.-G.

Laut Instruktion II, Artikel 24, der Verkehrs-Vorschriften der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ist über die Inbetriebsetzung

Digitized by Google

neuer oder frisch ausgebundener Güterwagen folgendes festgesetzt:

„Neu gelieferte Güterwagen sind bei der ersten Fahrt nur mit 50% ihrer Tragfähigkeit zu belasten und nicht zum Transport von feuergefährlichen Gütern zu verwenden."

Frisch ausgebundene Wagen sind bei der ersten Fahrt tunlichst nur mit 75% ihrer Tragfähigkeit zu belasten."

Diese zweifellos auch bei anderen Verwaltungen vorhandene Bestimmung hat mit fast gleichem Wortlaut auch in dem Entwurf der neuen gemeinsamen Verkehrs-Instruktion der öster.-ungar. Eisenbahnen ex 1905 sub Artikel 27, Aufnahme gefunden, wobei diese Beschränkung in der Verwendung solcher Wagen auch auf den Transport explodierbarer Güter ausgedehnt wurde.

Daß die vorerwähnten Verkehrs-Vorschriften für neue und frisch ausgebundene Reservoirwagen — welche oft direkt von einer Waggonfabrik ohne vorherigen längeren Leerlauf nach einer in unmittelbarer Nähe ihrer Erzeugungsstätte gelegenen Petroleum- oder Spiritus-Raffinerie behufs Inbetriebsetzung bezw. Füllung überstellt werden — keine Anwendung zu finden hätten, ist in keiner einschlägigen Vorschrift niedergelegt.

Dementgegen ist jedoch ohne Rücksicht auf die Beschaffenheit und ohne Rücksicht auf den Beginn der Inbetriebsetzung von Kesselwagen, sowohl im Vereins-Wagen-Übereinkommen Anlage VII, bezw. im dazu gehörigen Nachtrag II, § 6, wie auch im Tarife Teil I, Abteilung B, Abschnitt EIII e unter den Sicherheits-Vorschriften bestimmt:

„daß beladene Kesselwagen soweit gefüllt sein müssen, daß eine einseitige Belastung sowie eine schädliche Spannung durch Ausdehnen der Flüssigkeit infolge von Temperatur-Veränderung vermieden wird", d. h. es muß der Kesselwagen voll gefüllt und demnach seinem Ladegewicht nach entsprechend voll belastet sein, insoweit dies nach dem spezifischen Gewicht des verladenen Artikels möglich ist.

Da nun aus Gründen der Verkehrssicherheit von der letztgenannten Bestimmung nicht abgesehen werden kann, die eingangs erwähnte, über die Belastung neuer und frisch ausgebundener Wagen aber gleich wichtig ist, zwischen beiden Vorschriften jedoch ein Widerspruch besteht, so dürfte es, um jeden Zweifel für die äußeren Dienststellen zu beseitigen, geboten erscheinen, eine Klarstellung durch Ergänzung oder Abänderung der einen oder anderen Bestimmung durch den Ausschuß für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenützung herbeizuführen.

Durch eine Bestimmung, wonach seitens jener Verwaltung, in deren Fahrpark solche Wagen eingestellt werden, künftighin bei neuen und frisch ausgebundenen Kesselwagen vor ihrer Inbetriebsetzung ein leerer Probelauf über eine bestimmte kilometrische Entfernung auf Kosten des Wageneigentümers gefordert würde, könnte der Widerspruch zwischen beiden Vorschriften ausgeglichen werden.

Was die Übernahme der Kosten des Probelaufes durch den Eigentümer des Reservoirwagens betrifft, so erscheint eine solche insofern begründet, weil auch die Besitzer anderer Güterwagen z. B.: Speditionswagen u. dgl. derartige Kosten in anderer Form, wie durch die 50%ige Minderbelastung ihrer Wagen im ersten Lauf übernehmen müssen.

Monats-Chronik — März 1906.

I. Eisenbahnen.

Gesetz und Verordnungen: Mit 1. März sind auch die neuen Handelsverträge mit Italien und Rußland in Kraft getreten.

Sie enthalten auch eine Reihe von Bestimmungen, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen. Nach dem Vertrage mit Italien sollen auf Eisenbahnen in Beziehung auf Preis, Art und Zeit der Beförderung sowie auf die öffentlichen Abgaben die Bewohner der Gebiete der vertragschließenden Teile und deren Güter auf dem gleichen Fuße behandelt werden, wie die Bewohner des eigenen Gebietes und deren Güter. Die vertragschließenden Teile verpflichten sich dahin zu wirken, daß durch die beiderseitigen Bahnverwaltungen im Personen- und Güterverkehre und besonders zur Sicherstellung des direkten Transportes von lebenden Tieren und Waren, die schnellem Verderben unterliegen, direkte Expeditionen, Tarife und Zugverbindungen nach Maßgabe des Bedürfnisses eingeführt werden. Der Vertrag enthält weiter Bestimmungen über die Fahrordnungen und die Verzollungsvorschriften im Eisenbahnverkehre. Der Handelsvertrag mit Rußland enthält hinsichtlich der Eisenbahntarife die Bestimmung, daß jeder der beiden Teile sich das Recht vorbehält, seine Eisenbahntarife nach eigenem Ermessen zu bestimmen. Jedoch soll weder hinsichtlich der Beförderungspreise noch hinsichtlich der Zeit und der Art der Abfertigung zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile ein Unterschied gemacht werden. Im Schlußprotokoll wird ausgesprochen, daß der Verkehr über die österreichisch-russische Grenze in derselben Weise zu behandeln ist wie jener über die deutsch-russische Grenze. Dadurch erscheint die gleichmäßige Behandlung mit dem deutschen Verkehre in Ansehung der Tarife auch in jenen Fällen gesichert, in denen sich die benutzten Verkehrswege nicht decken.

Das Eisenbahnministerium hat am 27. Februar an die Eisenbahnen einen Erlaß gerichtet, der auf die häufigen Verletzungen unbewachter Kinder beim Schließen der Zugschranken verweist und anordnet, daß bei Schranken, nächst welchen sich erfahrungsgemäß Kinder häufig aufhalten, der in Betracht kommende Mechanismus gegen den Zutritt der Kinder tunlichst abgeschlossen wird. Dies kann durch eine seitlich des Weges bis zum geschlossenen Schlagbaume reichende und bahnabseits anschließend auf eine entsprechende Entfernung etwa längs der Bahngrenze geführte Abfriedung des für den betreffenden Teil der Schrankenkonstruktion in Betracht kommenden Grundstreifens mittels eines dichten und hinreichend hohen Stakettenzaunes oder in anderer geeigneter Weise je nach der Örtlichkeit und der Detaileinrichtung des Schrankens geschehen.

Wichtige Projekte: Am 17. März sprach eine Abordnung von Bürgermeistern und Vertretern der an dem Bau der Bahnlinie Rekawinkel—Neu-Lengbach—Hainfeld interessierten Gemeinden bei dem Finanzminister vor, um mit ihm bezüglich dieses Projektes neuerdings Rücksprache zu pflegen. Diese Linie soll den Wiener Wald in einer seiner schönsten Partien durchqueren. Sie wird, in Eichgraben oder Neu-Lengbach von der Westbahn abzweigend, durch das Laabental längs des Schöpfl führen, mittels eines etwa 500 *m* langen Tunnels die Klammhöhe unterfahren und schließlich bei Hainfeld in die Linie Leobersdorf—St. Pölten einmünden. Sie verbindet in ihrem Zuge die Orte Neu-Lengbach (Christofen), Neustift-Manzing, Brand-Laaben, Wöllersdorf, Glashütte, Stollberg und Bernau.

Es handelte sich um die sowohl vom Eisenbahnministerium als auch von der Staatsbahndirektion schon zugesicherte Frachtenüberweisung von den Wien nähergebrachten Stationen

Digitized by Google

Hainfeld und St. Veit an der Gölsen dieser neuen Lokalbahnlinie.

Von einem größeren Interessentenkreise wird die Realisierung einer Bahnverbindung von der Station Nemotitz der Vlarapaß-Linie der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft nach Koritschan angestrebt. Die namhaften, in diesem Gebiete befindlichen industriellen Unternehmungen stellen eine erhebliche Alimentation der geplanten Bahnlinie in Aussicht. Die Interessenten beabsichtigen, die von ihnen geplante Lokalbahn aus eigenen Mitteln, ohne Inanspruchnahme einer Beihilfe von Seite des Staates oder des Landes, der Realisierung entgegenzuführen. Die Herstellungskosten der projektierten 8 *km* langen Lokalbahn, welche ausschließlich dem Güterverkehre dienen soll, sind mit rund K 500.000 veranschlagt.

Die Aktien-Gesellschaft Stubaital-Bahn hat bei ihrer vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung den Verwaltungsrat beauftragt, Verhandlungen abzuschließen wegen Herstellung einer Drahtseilbahn von Fulpmes im Stubaitale nach der Alpe Frohneben nördlich von diesem Orte. Der Bau der Bahn ist gesichert. Fulpmes ist der Ausgangspunkt der elektrischen Stubaital-Bahn, die auf einer Höhe von 1305 *m* gelegene Alpe Frohneben ist ein vielbesuchter, prächtiger Aussichtspunkt, der die wunderbare Gletscherszenerie der Stubaier und der diese umgebenden Alpen vermittelt. Der Ausgangspunkt Fulpmes liegt in 1003 *m* Höhe, die Alpe 1305 *m*, der zu überwindende Höhenunterschied beträgt somit 302 *m*. Die neue Bahn, projektiert von der Bauunternehmung Riehl, wird elektrisch betrieben werden und 1 *m* Spurweite erhalten. Die Steigungsverhältnisse betragen 550 pro Mille im Maximum.

Die Stadtgemeinde Troppau plant die Fortsetzung der Lokalbahn Troppau—Grätz, deren Konzessionärin sie ist. Sie beabsichtigt, zwischen dieser Lokalbahn und den Städten Wagstadt, Fulnek und Wigstadtl eine Verbindung herzustellen und hat für diese Fortsetzungsprojekte die Vorkonzession erworben. Nun wird vorerst festzustellen sein, welche von diesen Verbindungen den Vorrang verdient. Mit Rücksicht auf die Höhe der wirtschaftlichen Entwicklung des von der Fortsetzungslinie zu durchziehenden Gebietes dürfte die Verbindung mit Wagstadt an erster Stelle ins Auge zu fassen sein, zumal diese Linie überdies nicht nur die Verbindung mit dem Netze der Nordbahn, sondern auch mit der Städtebahn und in weiterer Folge mit der in Aussicht genommenen Linie von Westin zum Vlara-Passe vermitteln würde. Für die Verbindung mit Fulnek spricht wohl die industrielle Bedeutung dieser Stadt, doch würde durch diese Linie, da die beiden Bahnhöfe in Neutitschein getrennt sind, eine direkte Verbindung mit der Städtebahn nicht hergestellt werden. Für die Linie nach Wigstadtl hinwiederum scheinen trotz des Umweges, auf dem durch diese Linie die Verbindung mit der Städtebahn hergestellt würde, lokale Interessen der Stadt Troppau zu plädieren. Nunmehr werden zunächst die Projekte der genannten Linien entworfen werden, deren vergleichende Prüfung ergeben wird, welche dieser Verbindungen herzustellen sein wird, bezw. in welcher Reihenfolge die in Rede stehenden Linien der Realisierung zuzuführen wären.

Bau: Bei der Herstellung der Tunnels der neuen Alpenbahnen ergeben sich überaus große Schwierigkeiten, die auf die geologische Beschaffenheit der Erd- und Gesteinsschichten zurückzuführen sind. Hiedurch entstehen Kostenüberschreitungen, die am 15. März im Abgeordnetenhause zu einer Interpellation an den Leiter des Eisenbahnministeriums Veranlassung boten. Einige Tage darauf beantwortete der Leiter des Eisenbahnministeriums die Interpellation, indem er ausführte, daß im Karawankentunnel, im Bukovotunnel und im Bosrucktunnel Schwierigkeiten aufgetreten sind. Im Karawankentunnel müssen zirka 530 *m* der Tunnelröhre infolge des Gebirgsdruckes rekonstruiert werden, welche Arbeiten bis Juli d. J. beendet sein dürften. Kostenüberschreitungen dürften hiebei nicht zu erwarten sein. Die Gebirgsbeschaffenheit des Karawankentunnels läßt aber voraussehen, daß auch in der ersten Zeit des Betriebes noch die Auswechslung einzelner vom Gebirgsdruck beschädigter Steine und Mauerungskörper notwendig sein wird, deren Kosten aber heute noch nicht bestimmt werden können. Auch im Bukovotunnel stellten sich ähnliche Schwierigkeiten ein, die zu Wiederherstellungsarbeiten führten, deren Kosten sich auf 1·5 Millionen beliefen. Sollten diese Arbeiten den Bukovotunnel aber nicht vollkommen sanieren, so müßte die Umfahrung des Tunnels in Aussicht genommen werden. In diesem Falle würden die Kosten der Umfahrungslinie in den bisher bewilligten Krediten nicht Deckung finden. Derzeit sind also Kreditüberschreitungen für die Linie Klagenfurt—Assburg—Görz—Triest nicht zu gewärtigen, wenn auch nicht übersehen werden darf, daß einzelne Bauunternehmungen ziemlich namhafte Nachtragsforderungen angemeldet haben, die unter Umständen das Erfordernis erhöhen können. Bei dem Bosrucktunnel endlich sind Überschreitungen des Kostenerfordernisses trotz der Rekonstruktionsarbeiten, die infolge des Wassereinbruches, einer schweren Schlagwetterexplosion und von Beschädigungen durch Gebirgsdruck notwendig sind, nicht in Rechnung zu ziehen.

Das große Bauprogramm für die Staatsbahnen hat die Kredite für die Ausrüstung der Linien bis zum Ende des Jahres 1905 festgestellt. Dadurch, daß noch nicht alle in dem Gesetze bewilligten Mittel verausgabt worden sind, war es möglich, dringende Erfordernisse auch in diesem Jahre noch auf Grund der früher genehmigten Kredite zu decken. Die Staatseisenbahnverwaltung wird aber jetzt Vorkehrungen treffen, damit keine Stockung in der Ausrüstung des Netzes eintrete. Man glaubt in Eisenbahnkreisen nach den bisherigen Erfahrungen, auf eine Steigerung des Verkehres rechnen zu können, dessen glatte Abwicklung eine Reihe technischer und baulicher Ergänzungen erfordert. Es wurde daher ein meinerer Jahre umfassendes neues Bauprogramm aufgestellt, welches alle technischen Fortschritte berücksichtigt. Das Bauprogramm wird Fahrbetriebsmittel, ferner die Anschaffung schwerer Schienen, deren Type auf Grund der letzten technischen Untersuchungen über Schienenbrüche bestimmt werden wird, dann die infolge der neuen Brückenverordnung notwendige Auswechslung von Brücken und andere bauliche Herstellungen umfassen.

Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den Eisenbahnen im Vereine mit der Steigerung des Gewichtes der Lokomotiven läßt die Frage der Verstärkung des Oberbaues als eine dringende Angelegenheit erscheinen. Es ist bekannt, daß speziell die Staatseisenbahn-Verwaltung dieser Frage ihre intensive Aufmerksamkeit zuwendet. Einerseits gelangt auf den neuen Alpenbahnen sowie auf den neuen Staatsbahnlinien ersten Ranges überhaupt das Schienensystem Xa zur Verwendung, andererseits werden die Erprobungen der Stuhlschiene sowie der schweren Vignolschiene, im Gewichte von 44·1 *kg* pro Meter, eifrig fortgesetzt, und es gelangen in diesem Jahre auf dem Betriebsnetze der Staatsbahnen rund 80 *km* Stuhlschienen, beziehungsweise schwere Vignolschienen zum Zwecke der Erprobung zur Verlegung. Die Stuhlschiene ist seit einer Reihe von Jahren das Objekt eingehender Beobachtungen und dürfte in den Tunnels, wo sie sich mit Rücksicht darauf, daß sie infolge ihrer Befestigungsart dem Roste erheblich größeren Widerstand entgegenzusetzen befähigt ist als die Schienen anderer Systeme, als die Schiene der Zukunft zu betrachten sein. Ihre Vorzüge kommen auch in den offenen Strecken zur Geltung. Die schwere Vignolschiene steht erst seit kürzerer Zeit in Erprobung. Allein auch sie besitzt, wie die kurze

Digitized by Google

Probezeit zu erweisen beginnt, zweifellose Vorzüge, deren genauere Feststellung wohl nm so rascher zu gewärtigen ist, als bekanntlich die Südbahn die Verlegung dieser Schiene auf ihrer Linie Wien—Triest, und zwar nicht probeweise, sondern als das definitive Oberbausystem eifrig betreibt und sich somit bald Gelegenheit ergeben wird, die Leistungsfähigkeit dieser Schiene im Hinblick auf den starken Verkehr der Linie Wien—Triest genau festzustellen. Was durch die vergleichenden Beobachtungen bei der Verwendung der Stuhlschiene und der schweren Vignolschiene in erster Linie klargestellt werden soll, ist die Wirtschaftlichkeit. Darüber wird natürlich erst nach einer Reihe von Jahren eine zuverlässige Antwort vorliegen.

Betrieb: Die Eröffnung der neuen Staatsbahnlinie Klagenfurt—Triest sowie der Pyhrn-Bahn steht für den Beginn des zweiten Semesters des laufenden Jahres zu gewärtigen, und im Hinblicke hierauf werden seitens des Eisenbahnministeriums die nach allen in Betracht kommenden Richtungen erforderlichen Vorbereitungen getroffen, damit die neuen Linien der ihnen zufallenden Aufgabe gerecht werden. Die Staatseisenbahnverwaltung hat auch die werktätige Unterstützung von Maßnahmen im Auge, welche bestimmt sind, die wirtschaftlichen Zwecke der neuen Bahnen zu fördern. In dieser Beziehung wird insbesondere der Errichtung neuer Hotels in den durch die neuen Alpenbahnen durchzogenen Gebieten das besondere Augenmerk zugewendet. Die Staatseisenbahnverwaltung ist bereit, der Errichtung neuer Hotels in den durch die neuen Alpenbahnen erschlossenen Gebieten durch Gewährung von Begünstigungen mannigfacher Art Vorschub zu leisten, und es unterliegt kaum einem Zweifel, daß die Schaffung solcher den Anforderungen des modernen Komforts Rechnung tragenden Unterkunftsräume einen starken Fremdenstrom in diese Gebiete lenken wird. Auch durch Förderung der Verbreitung von Druckschriften, in denen die Naturschönheiten der von den neuen Alpenbahnen durchzogenen Landstriche textlich und mit Hilfe künstlerisch ausgeführter Illustrationen veranschaulicht und der Anfmerksamkeit des Publikums nahegerückt werden, beabsichtigt das Eisenbahnministerium die Propaganda für die neuerschlossenen österreichischen Alpengebiete zu unterstützen. Auf der im Mai zur Eröffnung gelangenden Londoner Ausstellung werden solche Publikationen zur Schau gestellt sein.

Im kommenden Sommerfahrplane werden ab 1. Juli zwei neue Schnellzüge auf der Arlbergstrecke in Verkehr gesetzt werden. Diese Schnellzüge werden alle drei Wagenklassen führen und zahlreiche internationale Anschlüsse vermitteln. Der eine, der um 9 Uhr 45 Minuten vormittags von Innsbruck abgehende Saisonschnellzug Nr. 3 wird um 2 Uhr 13 Minuten nachmittags in Bregenz eintreffen; in der Gegenrichtung wird der Schnellzug Nr. 4 Feldkirch um 5 Uhr 31 Minuten nachmittags verlassen und in Innsbruck um 9 Uhr 5 Minuten abends eintreffen.

Nach den bisherigen Vorschriften der österreichischen Eisenbahnen haben die Stationen hinsichtlich fehlender und überzähliger Gepäckstücke und Güter zunächst selbst Nachforschungen zu pflegen, und, falls durch diese die Ordnung nicht herbeigeführt wird, den vorgesetzten Dienststellen zum Zwecke der Einleitung weiterer Recherchen Meldung zu erstatten. Da sich derartige Erhebungen vielfach auf mehrere Verwaltungsgebiete (Staatsbahndirektionen, Privatbahnverwaltungen) erstrecken, gestalten sie sich ziemlich umständlich und zeitraubend. Dieses Verfahren erfährt mit 1. April 1906 eine durchgreifende Änderung. Danach werden die Nachforschungen der Stationen untereinander, welche sich vielfach als unwirksam erwiesen haben, auf ein Mindestmaß eingeschränkt, dafür aber werden besondere Ausgleichstellen errichtet, welche jeweils für einen größeren Bahnbereich auf Grund der Meldungen der Stationen die Gepäck- und Güterabgänge und Überschüsse in Evidenz zu führen und den Ausgleich zu bewerkstelligen haben. Eine derartige Ausgleichstelle gelangt bei der Staatsbahndirektion in Wien für den gesamten Bereich der österreichischen Staatsbahnen und der überwiegenden Mehrzahl der österreichischen Privatbahnen zur Errichtung. Die gedachte Reform bedeutet eine wesentliche Vereinfachung des Ermittlungsverfahrens und dürfte wegen der hiedurch zu erwartenden Beschleunigung des Verfahrens in den beteiligten Kreisen lebhaft begrüßt werden.

Behufs Erprobung zweier Dampfautomobilwagen, mit Dampfkesselsystem Targan für Italien, welche von der Simmering-Königsfelder Maschinen- und Waggonfabrik gemeinschaftlich mit der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft gebaut wurden, fand am 10. März eine Probefahrt auf der Strecke Wien—Stadlau in der Richtung gegen Marchegg statt, bei welcher einer dieser Wagen mit einem Anhängewagen 72 *km* Geschwindigkeit auf der horizontalen Strecke bei vollständig ruhigem Gange erreichte, so daß das Resultat vollkommen zufriedenstellend war. Der Dampfautomobilwagen hat einen Gepäcksraum, ein Coupé II. Klasse und einen großen Raum III. Klasse, insgesamt für 60 Personen Fassungsraum; ein solcher Wagen wird in Kürze auch auf der Stadtbahn probeweise in Betrieb genommen werden.

Im nächsten Sommerfahrplan der städtischen Straßenbahnen wird auf die vom Eisenbahnministerium bewilligte Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit Rücksicht genommen werden. Bisher wurde langsamer gefahren, als es vorschriftsmäßig war. Es hat sich aber speziell bei der Befahrung von Kreuzungen gezeigt, daß im Notfalle rasch gebremst werden kann, so daß die Geschwindigkeit von 6 *km* per Stunde eine zu geringe ist. Auf offener Strecke wurde bisher mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 bis 11 *km* per Stunde gefahren, obwohl eine Schnelligkeit von 15 *km* gestattet war. In Hinknnft wird nun die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 12 bis 13 *km* per Stunde eingehalten werden, während die erlaubte Maximalgeschwindigkeit auf 18 *km* festgesetzt wurde.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren österreichischen Privatbahnen im Monate März 1906 im Vergleiche zu dem gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	März 1906	März 1905
	Kronen	
Aussig—Teplitzer Eisenbahn; altes Netz	1,251.267	+ 1.445
„ „ „ neues „	205.607	+ 24.504
Böhmische Nordbahn	865.662	+ 19.324
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. *A*	612.268	+ 10.400
„ „ „ *B*	1,080.621	+ 71.000
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	8,267.461	+ 867.949
Österr. Nordwestbahn; garant. Netz	2,118.648	+ 100.419
„ „ „ Ergänz.-Netz	1,347.795	— 9.856
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	723.589	— 24.227
Südbahn-Gesellschaft	10,393.267	+ 376.864
Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	4,666.897	+ 49.464

Wenn man nach den großen Einnahmensteigerungen der ersten zwei Monate, die man mit den großen Güterbewegungen wegen der Aktivierung der neuen Handelsverträge in Zusammenhang brachte, ein plötzliches Abreißen der Verkehrskonjunktur im Monat befürchtete, so beweisen die vorstehenden Ziffern, daß diese Befürchtungen grundlos waren. Auch der dritte Monat brachte — mit geringen Ausnahmen — Einnahmensteigerungen, die z. B. bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine ansehnliche Höhe erreichen. Man kann daher

Digitized by Google

annehmen, daß dem Jahr 1906 eine erfreuliche Hebung der Volkswirtschaft beschieden sein wird.

Tarifarisches: Das auf die Verkehrsteilung zwischen der Südbahn und den österreichischen Staatsbahnen bezügliche Übereinkommen hat die Genehmigung des Eisenbahnministeriums erhalten. Der Zusatzvertrag zu dem Pésagevertrage für die Südbahnstrecke Innsbruck—Wörgl sowie die Nachtragsübereinkommen zu der Verkehrsteilungsvereinbarung betreffend den Triester Kommissionsverkehr und die Regelung der Triester Platzfragen werden ebenfalls aktiviert werden. Dem Abschluß des Verkehrsteilungsübereinkommens zwischen der Südbahn und den Staatsbahnen werden nun die Verhandlungen mit den bei den einzelnen Verkehren in Betracht kommenden Privatbahnen nachfolgen. Die Verkehrsteilung erstreckt sich auf den adriatischen Verkehr aus den Binnengebieten sowie auf den Verkehr mit dem Arlberg und dem westlichen Auslande. Die durch die neue Verkehrsteilung bedingten neuen, gegenüber den derzeitigen geänderten Tarife sind bereits in Ausarbeitung begriffen.

Am 16. März hat im Eisenbahnministerium unter Beteiligung von Vertretern des Ackerbau-, Handels- und Finanzministeriums eine Besprechung mit Vertretern der beteiligten österreichischen Privateisenbahnverwaltungen stattgefunden, welche die Verlängerung der zuletzt mit der Geltungsdauer bis 31. März verlautbarten Spiritusfrakte zum Gegenstande hatte. Entsprechend der Anregung des Eisenbahnministeriums, diese Refakte zunächst bis zum Abläufe der heurigen Spirituskampagne, das ist bis 31. August 1906, in Geltung zu belassen, um nicht durch eine vorzeitige Änderung der seit mehr als 15 Jahren bestehenden Frachtlage störend in die Absatzverhältnisse der österreichischen Spiritusproduktion einzugreifen, haben die Vertreter der österreichischen Privateisenbahnverwaltungen sich mit der Prolongation der Spiritusrefaktie bis Ende August 1906 einverstanden erklärt. Die von den Privatbahnen neuerlich aufgeworfene Frage, ob und welche Modifikationen der Spiritusrefaktie mit Rücksicht auf die geänderten Verhältnisse der Spiritusproduktion, und zwar sowohl für den Exportverkehr als auch für den Verkehr nach den Alpenländern, vorzunehmen wären, soll durch eine im Monat Mai zusammentretende Spezialkommission näher untersucht werden.

Der Verwaltungsrat der Vinschgau-Bahn hat sich in seiner jüngst abgehaltenen Sitzung mit der Tariffrage beschäftigt, welche anläßlich der Anfang Juli d. J. bevorstehenden Eröffnung der Vinschgau-Bahn und der Vereinigung des Betriebes dieser und der Bozen—Meraner Bahn der Regelung bedarf. Die Verwaltung der letzteren hatte dem Verwaltungsrate der Vinschgau-Bahn gegenüber ihrer Anschauung dahin Ausdruck gegeben, daß es zweckmäßig wäre, auf der Vinschgau-Bahn jene Tarife zur Anwendung zu bringen, welche bei den meisten vom Staate betriebenen Lokalbahnen bereits in Geltung stehen. Dabei wäre der im Personenverkehre für die zweite Klasse geltende Fahrpreis bei der Vinschgau-Bahn, welche keine zweite Klasse führt, auf K 9 zu erhöhen, ferner bei den Tour- und Retourkarten eine 20%ige Ermäßigung zu gewähren. Die Verwaltung der Vinschgau-Bahn ist bereit, diesem Vorschlage zuzustimmen, jedoch mit der Maßgabe, daß auch die Tarife der dritten Klasse im Hinblicke auf die Konkurrenz der Omnibusse herabzusetzen wären. Was die Gütertarife anbelangt, so sind nach Ansicht der Verwaltung der Vinschgau-Bahn die Tarife der Bozen—Meraner Bahn zu hoch, und sie spricht sich dahin aus, daß überhaupt für die Verfrachtung der für den Vinschgau in erster Linie in Betracht kommenden Rohstoffe und Baumaterialien entsprechende Tarife erstellt werden müßten. Was die bezüglich des Exportes in Frage kommenden Artikel: Obst, Marmor und Vieh anbelangt, wären angemessene Ausnahmstarife zu gewähren. Inzwischen hat das Eisenbahnministerium an die Bozen—Meraner Bahn einen Erlaß gerichtet, in dem daran festgehalten wird, daß die Vinschgau-Bahn mit der Bozen—Meraner Bahn tarifarisch gleichzuhalten sei und der Erwartung Ausdruck gegeben wird, daß die Bozen—Meraner Bahn dem öffentlichen Verkehrsbedürfnisse Rechnung tragen und angesichts der Vorteile, welche ihr die Betriebsvereinigung mit der Vinschgau-Bahn biete, die öffentlichen Interessen berücksichtigen werde. Zugleich sei das Eisenbahnministerium bereit, die von der Bozen—Meraner Bahn zu gewährenden Ermäßigungen auch auf die Vinschgau-Bahn zu übertragen.

Abfertigungsdienst: Die k. k. österr. Staatsbahnen veröffentlichten die Frequenzziffern auf Grund der Abfertigung mit Frankierungsmarken. Wir entnehmen dieser Veröffentlichung die interessante Tatsache, daß, während die Zahl der mit Marken abgefertigten Sendungen im Jahre 1899 nur rund 18.000 betrug, sie sich im Jahre 1903 mit rund 80.000, im Jahre 1904 mit 105.000 bezifferte. Im Jahre 1905 hat die Markenkollifrequenz eine Steigerung auf nahezu 130.000 Expeditionen erfahren. Die seither erfolgte Zulassung der Aufgabe derartiger Kolli zur Beförderung auf beliebige Entfernungen dürfte voraussichtlich eine weitere erhebliche Zunahme des Markenkolliverkehres mit sich bringen.

Die k. k. österr. Staatsbahnen gewähren vom 1. März an die Befreiung vom Frankaturvorschußerlage bei franko aufgegebenen Sendungen, welche nicht direkt bis zur Bestimmungsstation abgefertigt werden können, nunmehr auch solchen darum ansuchenden Parteien, welche von dem Zugeständnisse eines allgemeinen Frachtenkredites im Sinne der diesbezüglich bestehenden Normativbedingungen keinen Gebrauch zu machen wünschen.

Nach den für diese Befreiung geltenden Bestimmungen ist eine Sicherstellung in der dem voraussichtlichen Bedarfe entsprechenden Höhe, mindestens aber für K 200 zu leisten.

Die Erwerber der Befreiung erreichen hiedurch bei Abfertigung von Sendungen mit Frankaturrechnung jene Vorteile, welche bisher nur den Erwerbern eines allgemeinen Frachtenkredites eingeräumt waren und unter welchen neben dem Entfall des baren Erlages und der nachträglichen Abrechnung der Frankaturvorschüsse wohl auch der Umstand erwähnenswert ist, daß hiedurch die vom Absender und Empfänger gleichmäßig als lästig empfundene Einhebung des angedeckten Teiles der erwachsenen Bahngebühren im Falle des Erlages eines zu geringen Frankaturvorschusses jedenfalls vermieden wird.

Verstaatlichung: Der Verwaltungsrat der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in der Sitzung am 3. März das Verstaatlichungsübereinkommen angenommen und die außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre behufs Genehmigung des Übereinkommens für den 31. März einberufen. Die Generalversammlung, die trotz der Wichtigkeit der Tagesordnung schwach besucht war, nahm das Übereinkommen einstimmig an. Der landesfürstliche Kommissär erklärte sodann, daß er ermächtigt sei, um keine Verzögerung in der Perfektion dieses Beschlusses eintreten zu lassen, bekanntzugeben, daß die Staatsverwaltung diesem Beschlusse zustimme. Zur Entlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bedarf es daher nur mehr der Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrates. Dem Abgeordnetenhause soll die Vorlage in einer der Sitzungen, die nach den Osterferien stattfinden, unterbreitet werden.

Das Übereinkommen enthält die Bestimmung, daß der Staat in die erworbenen Rechte und Ansprüche des Personales als Rechtsnachfolger eintritt. Die Staatsverwaltung will aber, gegenüber dem Personal über die Grenzen dieser eingegangenen Verpflichtungen hinausgehen. Sie beabsichtigt nämlich, wie in

Digitized by Google

einem an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gerichteten Erlasse des Eisenbahnministeriums dieser zur Kenntnis gebracht wurde, die Zusicherung zu geben, daß die Einreihung der übernommenen Beamten, Unterbeamten und Diener in den Status des Staatsbahnpersonales über fallweise Entschließung der Staatseisenbahn-Verwaltung nur mit ausdrücklicher, jedoch vorbehaltloser Zustimmung der einzelnen Bediensteten erfolgen soll. Zugleich erklärt die Staatseisenbahn-Verwaltung ihre Bereitwilligkeit, hinsichtlich der Beförderung und Vorrückung der übernommenen Beamten bis zum Jahresgehalte von K 3400 nach der bisher zur Anwendung gebrachten konstanten Übung vorzugehen. Was die Bahnärzte anbelangt, in Ansehung deren die Staatseisenbahn-Verwaltung gleichfalls in die bestehenden Verträge mit der Nordbahn eintritt, wird bei eventueller Verleihung des Beamtencharakters nach ähnlichen Grundsätzen vorgegangen werden, wie bei den Bahnärzten der Staatsbahnen.

Bei dieser Sachlage beschäftigen sich die politischen Parteien lebhaft mit der Frage. Namentlich die Rückwirkungen in nationaler Beziehung werden von Seite der deutschen Reichsratsabgeordneten erörtert.

So fand am 21. März eine Besprechung deutscher Abgeordneten aus Mähren und Schlesien statt, die beschloß, von der Regierung nähere Informationen einzuholen und nach Vorlage des Übereinkommens behufs definitiver Stellungnahme neuerlich zusammenzutreten.

II. Schiffahrt.

Fluß- und Binnenschiffahrt: Auf Grund der seit Ablauf des alten Subventionsvertrages vereinbarten provisorischen Arrangements hat sich die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verpflichtet, den Schiffahrtsdienst nach Maßgabe der von ihr in dem alten Vertrage übernommenen Verpflichtungen zu betreiben. Das letzte Provisorium ist mit 31. Dezember 1905 abgelaufen und seither bestehen zwischen der Gesellschaft und der Staatsverwaltung keinerlei die beiden Teile bindenden Verpflichtungen. Denn auch in betreff des bisher der Gesellschaft nach der in dem alten Vertrage vorgesehenen Konstruktion zugebilligten Betrages von K 600.000 im Semester, besteht seit Beginn dieses Jahres keine Vereinbarung. Allerdings sind seit einiger Zeit Verhandlungen im Zuge, welche das Vorhandensein von nicht unerheblichen Meinungsverschiedenheiten, nicht nur in bezug auf die Höhe der Subvention, sondern auch in betreff der Konstruktion des neuen Vertrages, haben zutage treten lassen.

Seeschiffahrt: Der Stand der Verhandlungen mit dem Österr. Lloyd wegen Erneuerung des Subventionsvertrages, wie wir ihn in der vorhergehenden Monate-Chronik skizzierten, wurde zu Beginn des Berichtsmonates bedeutsam geändert.

Die Regierung richtete am 5. März eine Zuschrift an den Österr. Lloyd, in der sie eine ausdrückliche und endgiltige Erklärung des Lloyd begehrt, ob die Gesellschaft auf Grund der ihr schon früher mitgeteilten Bedingungen der Regierungen bereit ist, die Sanierung des Unternehmens durchzuführen. Die Sanierung müsse nach den Anschauungen der Regierung derart erfolgen, daß das Kapital auf einen entsprechenden Betrag abgestempelt und durch Neuemission der Aktien wieder auf seine ursprüngliche Höhe ergänzt wird.

Aus den so beschafften Mitteln sollen die Gelder für Schiffsbau und die übrigen notwendigen Verbesserungen beim Lloyd gewonnen werden. Es verlautet, daß dieses Ultimatum, das angesichts der langwierigen und unerspießlichen Verhandlungen begreiflich ist, darauf zurückzuführen sei, daß eine Baukgruppe, der auch industrielle Kreise angehören, geneigt war, dem Staate für die österreichische Schiffahrt große Mittel zur Verfügung zu stellen, durch die die Gewährung eines Staatsvorschusses an den Lloyd überflüssig gewesen wäre. Die an die Note der Regierung sich knüpfenden Verhandlungen ergaben sehr bald eine Übereinstimmung in allen wesentlichen Punkten, so daß eine außerordentliche Generalversammlung, die hier anfangs Mai einberufen werden wird, über die Genehmigung des Vertrages Beschluß zu fassen haben wird. Dem Reichsrate soll die Vorlage ungefähr um die gleiche Zeit unterbreitet werden. Die neuen Vereinbarungen sollen dann am 1. Jänner 1907 in Wirksamkeit treten und bis Ende 1921 Geltung haben. Die Subvention des Lloyd erfährt eine Erhöhung um $2^1/_2$ Millionen Kronen. Im Budget des Jahres 1906 ist die gesamte Subvention des Lloyd mit 9·3 Millionen Kronen eingestellt.

Der Lloyd übernimmt hiefür die Verpflichtung, die im Vertrage vereinbarten Fahrten zu machen, die Post zu befördern und im Kriegsfalle seine Schiffe der Militärverwaltung zur Verfügung zu stellen.

Der Dienst nach Dalmatien aber wird abgetrennt und einer neu zu ergründenden Aktiengesellschaft übertragen. Der Lloyd nimmt eine Redaktion und eine Ergänzung seines Aktienkapitales vor. Insgesamt soll das Aktienkapital durch Abstempelung von 25·2 auf 15·6 Millionen Kronen reduziert werden. Der Nominalwert der Aktien wird von K 1050 auf K 650 herabgesetzt. Gleichzeitig werden die Aktien gegen Titres mit einem Nominale von K 400 umgetauscht, derart, daß für acht alte Lloydaktien 13 neue Aktien zu K 400 Nominale gegeben werden. Der Regierung wurde ein Plan auf sukzessive Erneuerung der Flotte vorgelegt. Dieser Plan erstreckt sich auf die ganze Dauer des Vertrages und enthält ein Kapitalerfordernis von 55 Millionen Kronen. Hiezu dürfte der Lloyd über Ansuchen staatliche Vorschüsse erhalten.

In allen maßgebenden Fragen müssen der Staatsverwaltung Mitteilungen gemacht werden, und bei prinzipiellen Angelegenheiten, wie Kontrahierung von Anlehen, Veräußerung von Schiffen, bedarf die Gesellschaft der Genehmigung der Regierung. Ebenso sind der Regierung die Baupläne für die neuen Schiffe vorzulegen. Wenn das Erträgnis eines Jahres 6% des Aktienkapitals übersteigt, findet eine Teilung statt derart, daß ein Drittel des Überschusses dem Staate und zwei Drittel der Gesellschaft zufallen.

Der jüngste Heizer- und Matrosenstreik, von dem auch wir Notiz nahmen, hatte das Ergebnis, daß der Österr. Lloyd die Notwendigkeit anerkannte, die Lage des Bordpersonales zu verbessern. Es werden diesbezüglich Lohnerhöhungen am 1. Mai d. J. in Kraft treten. Auch die Forderungen der übrigen Kategorien der Angestellten, Kapitäne und Maschinisten werden demnächst in Berücksichtigung gezogen werden.

Unmittelbar nach Abschluß der Verhandlungen über den neuen mit dem Österr. Lloyd zu vereinbarenden Subventionsvertrag wird seitens des Handelsministeriums an die Perfektionierung jener Vereinbarung geschritten werden, welche die Sicherung und Regelung des dalmatinischen Seeschiffahrtsdienstes zum Gegenstande hat. Da diese Vereinbarung bereits feststeht und die dalmatinischen Reeder an das Abkommen gebunden sind, handelt es sich in der Hauptsache nur um die formale Finalisierung, deren baldige Herbeiführung aber deshalb wünschenswert ist, weil die in dem Abkommen vorgesehene staatliche Subvention die legislative Genehmigung des Übereinkommens erfordert. Das Kapital des neuen Unternehmens, von dem der Lloyd ein Drittel aufbringen muß, hält sich in den Grenzen zwischen 8 und 9 Millionen Kronen.

Wasserstraßen: Der Trassenrevision der nächst Mährisch-Ostrau und Oderberg führenden Strecke des Donau-Oder-Weichsel-Kanales, die kürzlich stattgefunden hat und in erster Linie die Revision der Trasse vom Standpunkte der bergbaulichen Interessen zum Gegenstande hatte, wird in nächster Zeit die Revision der Hebewerktrasse in der Strecke von Prerau bis Wischkowitz nachfolgen. Da das generelle Projekt dieser Strecke bereits zur Einsicht aufgelegt, die für

Digitized by Google

diese Auflegung festgesetzte Frist aber mit acht Tagen bemessen ist, wird die Trassenrevision für diese Strecke demnächst angeordnet und wohl noch im Laufe dieses Monates abgehalten werden. Man darf dieser Amtshandlung deshalb mit besonderem Interesse entgegensehen, weil bei ihr die Gelegenheit geboten sein wird, den gegen das Hebewerksystem erhobenen Bedenken entgegenzutreten und den Nachweis zu erbringen, daß die Ansicht, die Hebewerkstrasse vermöge der Forderung, daß der Kanal alle wichtigeren Städte und Ortschaften berühre, nicht im vollem Maße zu entsprechen, eine irrige sei. Im übrigen ist es gerade im Hinblick auf die bei uns aktuelle Hebewerkfrage von Interesse, daß der auf dem Gebiete der Wasserstraßen als hervorragender Fachmann beglaubigte Professor Riedler, der Obmann der Jury war, die im Jahre 1904 in Wien als Preisrichter-Kollegium fungierte, um die anläßlich der seitens des Handelsministeriums veranstalteten Ausschreibung zur Erlangung eines Projektes für ein Probehebewerk eingelaufenen Arbeiten zu prüfen, in Berlin über das Hebewerksystem einen Vortrag gehalten hat, in welchem er jedoch die Unausführbarkeit der beiden preisgekrönten Projekte teils wegen Betriebsunsicherheit, teils wegen wirtschaftlicher Unmöglichkeit nachwies, und meinte, man hätte die Trockenförderung der Schiffe ins Auge fassen sollen. (Nach unserem, vielleicht befangenen Eisenbahnerverstande wäre es dann wohl besser, wenn man die Trockenförderung der gesamten Kanalfracht ins Auge fassen würde, d. h. die bestehenden Bahnen, dort wo sie zur Bewältigung des Verkehres nicht ausreichen (freilich ist uns ein solcher Punkt in Österreich nicht bekannt), durch neue, weit billigere Anlagen, als es die Kanäle sind, auszugestalten. Anm. d. Red.) Die Entscheidung über das Probehebewerk steht, nachdem nun auch das seit einiger Zeit angekündigte zweite Offert, beziehungsweise Projekt für das Probehebewerk überreicht worden ist, in nächster Zeit bevor. Was die Elbe-Kanalisierung betrifft, so ist die Erteilung des Baukonsenses für die Strecke Pardubitz—Königgrätz nunmehr baldigst zu gewärtigen, so daß mit den erforderlichen Grundeinlösungen sowie mit der Bau-Ausschreibung zweifellos noch im Laufe des ersten Semesters vorgegangen werden wird.

III. Telegraph und Telephon.

Am 26. März wurde der Telephonverkehr zwischen Wien und der Telephonzentrale in Meran nebst Obermais aufgenommen. Von nun an können zwischen dem Staatstelephonnetze in Wien (nebst Klosterneuburg und Weidling) und der genannten Telephonzentrale interurbane Telephongespräche abgewickelt werden. Die Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch in der Dauer von drei Minuten beträgt zwischen Meran (Obermais) und Wien drei Kronen. Sämtliche übrigen niederösterreichischen Telephonstellen und -Zentralen sind zum Verkehr mit der oben genannten Station in den Stunden von 4 Uhr nachmittags bis 10 Uhr morgens zugelassen.

Am 1. April d. J. wurde der Telephonverkehr auf der neu errichteten Telephonleitung Triest—Cormons mit den Telephonzentralen Monfalcone, Görz und Cormons aufgenommen. Von diesem Zeitpunkte angefangen können zwischen dem Staatstelephonnetze in Wien (nebst Klosterneuburg und Weidling) und den Telephonstationen Zentralen Monfalcone, Görz und Cormons interurbane Telephongespräche abgewickelt werden. Die Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch in der Dauer von drei Minuten beträgt für alle oben angeführten Relationen drei Kronen. Für dringende Gespräche entfällt die dreifache Gebühr. Sämtliche übrigen niederösterreichischen Telephonstellen und -Zentralen sind zum Verkehre mit den obengenannten Stationen in den Stunden von 4 Uhr nachmittags bis 10 Uhr vormittags zugelassen.

CHRONIK.

Beteiligung des Personales am Geschäftsgewinn bei den dänischen Staatsbahnen. Im Anschlusse an meine in Nr. 2 ex 1903 und Nr. 26 ex 1904 enthaltenen, den gleichen Gegenstand betreffenden Mitteilungen bin ich durch die Güte der Direktion der dänischen Staatsbahnen in der Lage, auch für das Geschäftsjahr 1904/05 Angaben über die Weiterentwicklung dieser Interessanten Einführung zu machen. Während im ersten Jahre (1903/04) der zur Verfügung stehende Überschuß K 5,528.925 betrug, wovon K 727.023 in 12.000 Portionen à K 60 als Tantieme an 8456 Personen zur Verteilung gelangten, betragen die entsprechenden Ziffern nunmehr: K 7,377.343 als Schlußüberschuß, K 1,007.764 als Tantiemensumme, wovon K 996.000 in 12.000 Portionen à K 83 an 8347 Personen zur Verteilung gelangten.

Daran waren beteiligt in

Gruppe	Personen	mit Portionen
1 Bahnwächter, Arbeiter etc. .	1843	1750
2 Stationsarbeiter etc. . . .	2066	1700
3 Schaffner	787	800
4 Matrosen	144	150
5 Schiffsheizer	135	200
6 Lokomotivheizer	513	750
7 Assistenten etc:	945	1500
8 Zugführer	186	280
9 Bahnaufseher etc. . . .	370	700
10 Oberstationsarbeiter . . .	228	400
11 Lokomotivführer	418	800
12 Steuermänner	49	100
13 Rangieraufseher etc. . . .	42	100
14 Lokomotivaufseher	63	320
15 Oberbahnmeister	49	240
16 Konstrukteure, Oberassistenten etc.	92	240
17 Stationsverstände etc. . . .	320	800
18 Schiffsmaschinenmeister . .	43	200
19 Kassenkontrollore, Oberbeamten etc.	54	1000

Demnach scheint sich die Einführung trefflich zu bewähren. Allerdings wurde mir nicht mitgeteilt, ob nicht auch andere Ursachen, als der durch die Gewinnbeteiligung dem Personale gebotene Ansporn zu der bedeutenden Steigerung der Einnahmen beigetragen habe. A. R. v. Loehr.

CLUB-NACHRICHTEN.

Protokoll der XXIX. ordentlichen Generalversammlung des Club österreichischer Eisenbahnbeamten am 27. März 1906 und Bericht über die an dieselbe sich anschließende Clubversammlung.

Vorsitzender:

Se. Exzellenz der k. k. Eisenbahnminister a. D. Herr Dr. Ritter v. Wittek.

Schriftführer:

Herr Ober-Inspektor Gulsolan.

Vorsitzender: „Geehrte Herren! Indem ich die XXIX. ordentliche Generalversammlung unseres Club für eröffnet erkläre, begrüße ich Sie alle auf das herzlichste.

Nach § 11, alinea 4 der Clubstatuten ist zur Beschlußfähigkeit der Generalversammlung die Anwesenheit von mindestens einem Zehntel der Gesamtzahl der Clubmitglieder notwendig. Der Club zählt heute 661 Mitglieder, und es ist daher eine Mindestzahl von 66 Anwesenden erforderlich. Laut der abgegebenen Legitimationen waren schon in einem früheren Augenblicke 83 Herren erschienen, und es ist somit die XXIX. ordentliche Generalversammlung im Sinne unserer Statuten beschlußfähig.

Digitized by Google

Ich konstatiere zunächst, daß die Meldung von der Abhaltung der Generalversammlung an die k. k. Polizeidirektion rechtzeitig (am 19. März 1906) erfolgt ist.

Ich schreite nunmehr zur Ernennung der Verifikatoren für das Protokoll und bitte die Herren Ober-Revident Hugo Böhm und Ober-Offizial Adolf Reiner sich dieser Funktion freundlichst zu unterziehen.

Bevor ich in die Tagesordnung eintrete, obliegt mir die schmerzliche Pflicht, des Verlustes zu gedenken, welchen der Club durch das Ableben einer Anzahl von Mitgliedern im abgelaufenen Jahre erlitten hat.

Ich ersuche den Herrn Schriftführer die Namen zu verlesen."

Schriftführer Guisolan liest:

„1. Unterstützendes Mitglied:

Nagelmacker Georges, Generaldirektor der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Paris.

2. Wirkliche Mitglieder:

Ackermann Viktor, Ober-Inspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft i. P.

Bettini Guido, Inspektor der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn i. P.

Breitfelder Edmund, Oberkontrollor, Bureauvorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Czerny Franz, Betriebs-Inspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ingraf Ferdinand, kaiserl. Rat, Zentral-Inspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Jellinek David, Inspektor, Bureauvorstand-Stellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn i. P.

Kehl Karl, Kontrolior der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Krämling Josef, kaiserl. Rat, Ober-Inspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen i. P.

Lamatsch Rudolf, Inspektor der priv. österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Lemach Anton Karl, Mitglied des Staatseisenbahnrates, Präsident der Handelskammer in Troppau.

Panl Adolf, Zentral-Inspektor der priv. österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft i. P.

Peer Karl, Adjunkt der priv. österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Pichler Friedrich, Inspektor der priv. österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Plate Gustav, k. k. Hofrat, Eisenbahnban-Direktor-Stellvertreter i. P.

Tunkler Ritter von Treuimfeld Alfred, Direktor der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Waidstein Ludwig, Kontrollor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn."

Vorsitzender: „Ich bitte die Herren, das Andenken an die Verstorbenen, in welchen wir liebwerte Kollegen betrauern, durch Erheben von den Sitzen zu ehren. (Die Versammlung erhebt sich.)

Sie werden gestatten, daß diese Kundgebung dem Protokolle der heutigen Sitzung einverleibt werde. (Zustimmung.)

Ich gehe nunmehr zur Tagesordnung über und zwar zunächst zu Punkt

I. Verlesung des Jahresberichtes des Ausschußrates.

Hiezu hat sich zum Worte gemeldet Herr Inspektor Klein; ich erteile ihm das Wort".

Herr Klein: „Da sich der Jahresbericht seit längerer Zeit in den Händen der Mitglieder befindet, und jeder von uns Zeit und Gelegenheit gehabt hat, den Bericht eingehend zu studieren, erlaube ich mir den Antrag zu stellen, daß von der Verlesung desselben Umgang genommen werde."

Vorsitzender: „Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben?" (Niemand meldet sich.)

„Da dies nicht der Fall ist, betrachte ich den Antrag als angenommen und wir sehen von der Verlesung ab."

„Wir gelangen zum II. Punkte der Tagesordnung, das ist der Bericht der Rechnungs-Revisoren. Ich bitte den Herrn Ober-Revidenten Hananasek, diesen Bericht zu erstatten".

Ober-Revident Hanausek (liest):

„Hochgeehrte Generalversammlung!

Die mit dem Vertrauen der vorjährigen Generalversammlung beehrten Revisoren haben die Finanzgebarung des Ausschußrates des Club österreichischer Eisenbahnbeamten einer eingehenden, genauen Prüfung unterzogen, die einzelnen Konti mit den Beilagen verglichen und sind in der erfreulichen Lage, bestätigen zu können, daß die Buchführung und Kassagebarung in der vollkommensten Ordnung und Übersichtlichkeit befunden wurde.

Gleichzeitig wurde unserseits die Gebarung über die Administration der „Österr. Eisenbahn-Zeitung" einer genauen Revision unterzogen und konstatiert, daß die Buchung mit dem Kassastande vollkommen übereinstimmt, resp. die Bücher mit der größten Gewissenhaftigkeit geführt wurden.

Es kann von dieser Stelle aus nur betont werden, daß den mit der Führung der Bücher und des Kassawesens betrauten Funktionären für die besondere Mühewaltung Dank und Anerkennung gebührt. (Beifall.)

Gestützt auf diese Prüfungen, erlauben sich die unterzeichneten Revisoren den Antrag zu stellen, die geehrte Generalversammlung wolle den Rechnungsabschluß für das Kalenderjahr 1905 genehmigen und dem Ausschußrate das Absolutorium erteilen.

Wien, am 27. März 1906.

C. Hananasek. Edmund Demelmayer.

Vorsitzender: „Wird zu diesem Antrage das Wort gewünscht? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall. Ich bitte die Herren, welche nach dem gestellten Antrage das Absolutorium erteilen wollen, wodurch zugleich auch der früher erwähnte Geschäftsbericht des Ausschußrates zur Kenntnis genommen erscheint, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Ich bitte um die Gegenprobe. Das Absolutorium ist einstimmig erteilt.

Wir kommen zu Punkt III der Tagesordnung, das ist die Wahl des Präsidenten, eines Vizepräsidenten und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates, ferner von Rechnungsrevisoren und deren Stellvertretern.

Zum Austritte gelangen außer mir: der Vizepräsident, Herr k. k. Regierungsrat Wilhelm Ast, ferner die Herren Ausschußräte: Ober-Inspektor Emil Guisolan, Bahn-Kommissär Dr. Hans Jaschke, Bureau-Vorstand Karl Kloss, Ober Ingenieur Berthold Kriser, Sekretär Rudolf Mansch, k. k. Ministerialrat Dr. Franz Schonka und Adjunkt Gustav Sellner.

Ich glaube im Sinne der geehrten Versammlung zu handeln, wenn ich diesen Anlaß wahrnehme, um Herrn Regierungsrat Ast, der mir als Vizepräsident in der förderlichsten Weise bei meiner Amtsführung an die Hand gegangen ist, ebenso Herrn Ober-Inspektor Guisolan, dessen Verdienste als Schriftführer und eifriges Mitglied den Herren bekannt sind, desgleichen Herrn Sekretär Mansch, der als Obmann des Vergnügungskomitees in der anfopferndsten Weise um den Club sich verdient gemacht hat, hier im Namen des Club den wärmsten und herzlichsten Dank auszusprechen. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Digitized by Google

Zum Worte hat sich gemeldet Herr Ober-Inspektor Gnisolan."

Ober-Inspektor Gulsolan:

„Gestatten Ew. Exzellenz, daß ich zunächst meinem tiefgefühlten Danke Ausdruck gebe für die überaus gütigen Worte, mit denen Ew. Exzellenz meiner bescheidenen Tätigkeit im Club während der abgelaufenen drei Jahre gedacht haben. Diese meine Verdienste weit überschätzende Beurteilung verdanke ich nebst dem Wohlwollen, welches ich stets so glücklich war, von Ew. Exzellenz zu empfangen, der nachsichtigen Beurteilung meiner Arbeit, für die ich Ew. Exzellenz überaus dankbar bin. Ihnen meine hochverehrten Herren, die Sie so gütig waren, den Worten Sr. Exzellenz Ihren freundlichen Beifall zu zollen, danke ich von ganzem Herzen und ergebenst für diesen Ausdruck kollegialer Sympathie und ich bitte Sie, versichert zu sein, daß es mir eine Ehre war, an der weiteren Entwicklung und dem Aufbau unserer kollegialen Institutionen tätigen Anteil haben nehmen zu können. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)"

Vorsitzender: „Ich schreite nun zur Erledigung des III. Punktes der Tagesordnung, und zwar vorerst zur Wahl der Rechnungsrevisoren und deren Stellvertreter.

Zum Worte hat sich gemeldet Herr Inspektor Klein, ich erteile ihm das Wort."

Herr Klein:

„Geehrte Generalversammlung!

Ich erlaube mir den Antrag zu stellen, daß nachstehende Herren per acclamationem gewählt werden, und zwar:

Zu Revisoren: Die Herren Ober-Revident Karl Hanusek, Ober-Revident Edmund Demelmayer und Revident Maximilian Tanssig und als Ersatzmänner die Herren Inspektor Képes de Somogy und Sekretär Feuzl."

Vorsitzender: „Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall, ich gebe daher dem Antrage statt und bitte jene Herren, welche mit dem Vorschlage, die genannten Herren per acclamationem zu wählen, einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Die Wahl ist per acclamationem erfolgt und die genannten Herren erscheinen als gewählt.

Ich ergreife gerne den Anlaß, den Herren Revisoren des abgelaufenen Jahres namens des Präsidiums für ihre Mühewaltung den besten Dank auszusprechen. (Beifall.)

Wir schreiten nunmehr zur Wahl des Präsidenten, des Vizepräsidenten und der sieben Ausschußräte, und bitte ich, Ihre ausgefüllten Stimmzettel, und zwar für die Wahl des Präsidenten den roten Stimmzettel, für die Wahl des Vizepräsidenten den grauen Stimmzettel und schließlich für die Wahl der Ausschußräte den weißen Stimmzettel abzugeben.

Zu diesem Behufe schlage ich zur Vornahme des Skrutiniums die Herren: Böhm, Reiner, Handofsky, Taussig und Rosenberg vor und bitte die Herren, sich dieser Mühe gefälligst zu unterziehen.

Ich unterbreche zu diesem Zwecke die Generalversammlung für kurze Zeit."

(Nach Wiederaufnahme der Sitzung.)

„Ich nehme die unterbrochene Versammlung wieder auf.

Nach vollzogenem Skrutinium für die Wahl des Präsidenten habe ich mitzuteilen, daß von 92 abgegebenen Stimmzetteln auf mich 83 Stimmen entfallen sind. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Meine verehrten Herren! Naheliegende Gründe haben mich bestimmt, den Ausschußrat zu bitten, von einer Wiederwahl meiner Person im Club absehen zu wollen und eine jüngere, rüstigere, womöglich dem aktiven Dienststande angehörige Persönlichkeit an die Spitze des Club zu stellen. Die Herren des Ausschußrates haben jedoch meine Bedenken nicht geteilt und es ist ja wahrscheinlich, daß auch ihre Stimmzettel sich unter jener großen Stimmenanzahl befinden, die mir heute durch die Wiederwahl den Beweis eines für mich außerordentlich ehrenvollen Vertrauens und einer freundlichen Sympathie gibt. (Beifall.) Demgegenüber halte ich es für meine kollegiale Pflicht, meine Bedenken zurückzustellen (lebhafter Beifall) und die auf mich gefallene Wahl, aber nur mit dem Vorbehalte, daß ich nicht bestimmt versichern kann, ob ich bis zum Endpunkte der neuen Periode aushalten werde, anzunehmen. (Lebhafter Beifall.) Ich sage Ihnen für den Beweis Ihrer Sympathie, den Sie mir durch die Wiederwahl gegeben haben, den herzlichsten anfrichtigsten Dank. Ich betrachte diese Wiederwahl als ein Zeichen jener wohlwollenden, persönlich freundlichen Gesinnung, der ich im Club von Anbeginn begegnet habe und von der ich Sie nicht zu versichern branche, daß ich sie aus vollem Herzen erwidere. (Erneuter Beifall und Händeklatschen.) Bei der Leitung der mir nenerdings übertragenen Geschäfte habe ich eine feste Stütze in den ausgezeichneten Clubkollegen, welche mir im Vorstande zur Seite stehen und deren Unterstützung es mir ermöglichen soll, den Club wie bisher in aufsteigender Bahn zu führen. Ich habe aber noch eine zweite mächtige Stütze, d. i. die in unserem Klub von Anbeginn hochgehaltene Tradition. Zu dieser Tradition gehört die unseren Gesinnungen entsprechende patriotische und stets loyale Haltung. Es gehört zu diesen Traditionen die Wahrung der den dienstlichen Verhältnissen unserer Mitglieder entsprechende Rücksichtnahme auf die vorgesetzten Verwaltungen und die schuldige Unterordnung unter die oberste staatliche Ressortbehörde, das k. k. Eisenbahnministerium. Zu diesen Traditionen gehört aber auch die Hochhaltung jener Gefühle warmer und herzlicher Sympathie für die ruhmvolle kaiserliche Armee, deren Mitglieder in unserem Club zu meiner großen Freude vertreten sind und von denen eines, ein hochverdienter Offizier, die Freundlichkeit gehabt hat, sich an der Leitung des Club zu beteiligen. (Lebhafter Beifall).

Ich darf nicht unerwähnt lassen, daß unsere Tradition auch umfaßt die Pflege des wissenschaftlichen Geistes der Fortbildung in unseren Berufskenntnissen, die Förderung des kollegialen Geistes und die Pflege einer der bedeutsamen Stellung unseres Standes entsprechenden Geselligkeit.

Ich spreche die Hoffnung aus, daß unser Club sowie bisher seinen Zielen gerecht werden wird und ich habe zu diesem Zwecke Sie alle, meine Herren, zu bitten um Ihre freundliche, tatkräftige, kollegiale Unterstützung (Bravo, Bravo!)

Mit Hilfe dieser Unterstützung hoffe ich, daß es mir gelingen wird, die Freundlichkeit und die Ehrung, die Sie mir durch die Wiederwahl bewiesen haben, nicht unwürdig zu genießen. Nochmals meinen herzlichsten Dank! (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Für die Wahl des Vizepräsidenten sind 83 giltige Stimmzettel abgegeben worden; davon lauten 82 auf den Namen des

Herrn k. u. k. Obersten des Generalstabes
Johann Löbl,

welcher somit zum Vizepräsidenten gewählt erscheint.

Das Resultat der Wahlen in den Ausschußrat wird, nachdem das Skrutinium längere Zeit erfordert, einer hinterlegung Gepflogenheit gemäß in unserem Cluborgane veröffentlicht werden.

Während das Skrutinium fortgesetzt wird, schlage ich Ihnen vor, mit der Tagesordnung fortzufahren und schreite zu Punkt IV. der Tagesordnung: Beschlußfassung über angemeldete Anträge.

Derartige Anträge sind laut Statuten längstens 8 Tage vor der Generalversammlung dem Ausschußrate anzumelden.

Die weitere Behandlung dieses Punktes entfällt, nachdem der einzige angemeldete Antrag, welcher einer Vor-

Digitized by Google

beratung im Ausschusse unterzogen wurde, von Seite des Herrn Antragstellers zurückgezogen worden ist.

Hiemit ist die Tagesordnung erschöpft, ich danke den Herren für ihr zahlreiches Erscheinen und erkläre die heutige Generalversammlung für geschlossen.“

Nach Eröffnung der regelmäßigen Clubversammlung bemerkte Se. Excellenz, der Präsident, zunächst, daß das Reisekomitee des Wiener Westend-Vereines zur Förderung der Interessen des XIII. Bezirkes Wien die Clubmitglieder zur Teilnahme an der Weltstadtreise im Juli d. J. eingeladen habe.

Weiters wurde seitens Sr. Excellenz die Mitteilung gemacht, daß in der nächsten Clubversammlung am Dienstag den 3. April, 6½ Uhr abends, Herr Karl Wipplinger aus Graz einen Laternenabend über „Landschafts- und Hochgebirgsstudien“ halten wird. Mit dieser Clubversammlung findet die heurige Saison ihren Abschluß.

Hierauf hielt Herr Alois Fridl, Mitglied des Wiener Männergesangsvereines, einen in Form und Inhalt gleich ausgezeichneten Vortrag, mit künstlerisch vollendeten Lichtbildern, über die Reise dieses Vereines nach Ägypten.

Die Ausführungen des Herrn Fridl fanden den lebhaftesten Beifall und mit dem Ausdrucke des Dankes an den Vortragenden schloß Se. Excellenz die Versammlung.

Der Schriftführer: Emil Guisolan.

Bericht über die Clubversammlung am 3. April 1906.

Se. Excellenz der Präsident eröffnet die Sitzung mit folgenden geschäftlichen Mitteilungen:

Von der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens hat der Club soeben eine Begünstigung erhalten, und zwar ermäßigte Eintrittskarten à 60 h statt 1 K und à 40 h statt 60 h zum Besuche der Ausstellungen im Künstlerhause, I. Karlsplatz 5, ab 2 Uhr nachmittags.

Mit der heutigen Clubversammlung, in welcher Herr Karl Wipplinger aus Graz einen Laternen-Abend unter dem Titel „Landschafts- und Hochgebirgsstudien“ zu halten die Güte haben wird, wird die Saison 1905/1906 geschlossen.

Das Programm der Sommerveranstaltungen, für welches unser übriges Vergnügungs-Komitee bereits die umfassendsten Vorbereitungen trifft und in welches bisnun, wie ich schon jetzt verraten darf, ein größerer Ausflug und die so beliebt gewordenen Nachmittagsandachten in den Wienerwald aufgenommen sind, wird ihnen in der üblichen Weise rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Se. Excellenz ladet nun Herrn Wipplinger ein, den Vortrag zu halten.

Nach einer längeren Einleitung, in welcher der Vortragende auf alle die präzisen Rücksichten hinweist, denen ein gewissenhafter Photograph nicht entraten soll, bringt er eine Reihe von Laternenbildern, welche uns allsogleich mitten in das herrliche Gebirgsland der Südtiroler Dolomiten versetzen. Diese Bilder suchen in ihrer wahrhaft malerischen Wirkung und in ihrer brillanten Ausführung ihresgleichen. Fast jedem Bilde folgte lebhafter Applaus. Wir leben in der Zeit des Skioptikons und es spricht für die außerordentliche Qualität der Laternenbilder des Herrn Wipplinger, wenn sie das verwöhnte Publikum zu überraschen und zu entzücken vermochten. Se. Excellenz der Herr Präsident gab diesem Urteil auch beredten Ausdruck, indem er dem Vortragenden den besten Dank für die Vorführungen aussprach.

Mit dem Wunsche eines angenehmen Sommers schloß Se. Excellenz die Sitzung.

Der Schriftführer: Oberingenieur B. Kriser.

Clubleitung für das Jahr 1906.

Präsident: Se. Excellenz Dr. Heinrich Ritter von Wittek, k. u. k. Geheimer Rat, k. k. Eisenbahnminister a. D. Vizepräsidenten: (I. Vizepräsident), August Ritter von Loehr, k. k. Regierungsrat, Direktions-Abteilungs-Vorstand. Zentral-Inspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Hugo Koestler, k. k. Oberbaurat im Eisenbahnministerium; Johann Löbl, k. und k. Oberst, Chef des Eisenbahn-Bureaus des k. und k. Generalstabes. Kassier: Franz Schmarda, k. k. Baurat, Ober-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen. I. P. Schriftführer: Berthold Kriser (I. Schriftführer), Ober-Ingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Dr. Viktor Leitgeb, Bahnkommissär der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium. Rechnungsführer: Leopold Hackler, Inspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Ausschußräte: Alois Albrecht, Ober-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium; Hermann Arnold, Direktor der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn; Emanuel Bittner, Ober-Ingenieur und k. u. k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Dr. Hans Friedrich Glatl, k. k. Ministerial-Vize-Sekretär im Eisenbahnministerium; Louis Handofsky, Ober-Revident der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Robert Hartinger, k. k. Ingenieur im Eisenbahnministerium; Dr. Karl Hanler, Bureauvorstand der k. k. priv. österr. Nordwestbahn; Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstand-Stellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Se. Excellenz Dr. Franz Liharzik, k. u. k. Geheimer Rat, k. k. Sektions-Chef im Eisenbahnministerium a. D.; Viktor Reiber, Zentral-Inspektor der priv. österr.-ungar. Staat-eisenbahn-Gesellschaft; Sigismund Albrecht Rosenberg, Ober-Offizial der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Dr. Julius Ritter von Sagasser, Ministerial-Konzipist im k. k. Eisenbahnministerium; Dr. Alfred Scheiber, Direktionsleiter der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen; Ingenieur Eduard Schiler, Ober-Inspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Karl Spitzer Ober-Ingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Anton Stanffer, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn; Friedrich Ritter von Wotawa, Konzipient der k. k. österr. Staatsbahnen.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate März 1906.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Johann Lusk, k. u. k. Major und Franz Fabry, k. u. k. Oberleutnant im Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes.

Gestorben ist:

Das wirkliche Mitglied: Herr Oswald Hüffel, Inspektor i. P.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder die Herren: Gustav Zuber Edler von Sommacampagna, k. u. k. Hauptmann des Generalstabes im Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes; Tullius Krauss, k. k. Ministerial-Sekretär im Eisenbahnministerium; Walther Ritter von Hingenberg, Assistent der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium; Alfred Largetporer, Magazine-Vorstand der k. k. priv. österr. Nordwestbahn; Cand. jur. Erich Karl Glaser, Bahnaspirant der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stand mit Ende März 1906: 637 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Jene Herren, welche vom Clubsekretär Clubabzeichen entlehnten, werden dringend gebeten, dieselben zurückzustellen.

Neue Begünstigungen.*)

Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens, Künstlerhaus, I. Karlsplatz 5. Ermäßigte Eintritt-karten à 60 h statt 1 K sind im Clubsekretariat erhältlich. Die Karten sind von 2 Uhr nachmittags an zu benützen.

Karolinenbad, VI. Dürergasse 14. Wannenbadkarten I. Klasse à 90 h statt K 1.20 sind im Clubsekretariat erhältlich.

Joh. Schönbichler, Tee- und Rum-Magazin, Wien, I. Wollzeile 4 und I. Tuchlauben 22. Für Liqueure, als Niederlage der Erzherzog Friedrichschen Liqueurfabrik Teschco, ferner für Kognak, französischen und ungarischen, sowie Kognak Medizinal, für Tee und Rum, für Punsch-Essenz, für Weine, Malaga, Marsala-Champagner, für alle angeführten Artikel in beiden Geschäften 10%.

„Unser Kind“, Halbmonatsschrift für Kinderpflege und Erziehung, Administration I. Mölkerbastei 10, gewährt eine 25prozentige Bezugsermäßigung (Bezugspreis ganzjährig statt K 8.— nur K 6.—).

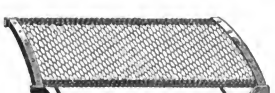
*) Wir ersuchen von dieser neuen, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuell auf die Begünstigungen Bezug habenden Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Strohmengasse Nr. 16.

Digitized by Google



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz

k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Stahlwaren-Fabrikanten

Wien, VI., Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 553

Können sich nicht einsenken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

☐ K. k. priv. Lebensversicherungs-Gesellschaft

Österreichischer Phönix

in Wien.

Eingezahltes Aktienkapital 2,000.000 Kronen.

Prämien- und Schadenreserven	41,000.000 Kronen.
Versicherungsbestand	154,000.000 „
Prämien-Einnahme	5,450.000 „

Die Gesellschaft leistet Versicherungen: auf das Leben des Menschen in allen üblichen Kombinationen als:

Versicherungen auf den Todesfall, sofort nach dem Ableben des Versicherten, zahlbar an dessen Hinterbliebene oder die sonstigen Begünstigten.

Versicherungen auf den Todesfall und gemischte Versicherungen mit Befreiung von der Prämienzahlung und eventueller Gewährung einer Leibrente bei eintretender Invalidität.

Versicherungen auf den Erlebensfall, Altersversorgung, Kinderaussteuer, zahlbar bei Erreichung eines bestimmten Alters an den Versicherten selbst.

Versicherungen von Leibrenten, Witwenpensionen und Erziehungsrenten zu den billigsten Prämien und unter den kulantesten Bedingungen, darunter speziell die Unanfechtbarkeit und Unverfallbarkeit der Polizzen, die Haftung auch für den Kriegsfall ohne besonderen Zuschlag, ferner Gestattung von Reisen und Aufenthalt nach, respektive in allen Ländern der Erde und Änderung des Berufes ohne jede Prämienzuschlagung.

Auskünfte werden erteilt im Zentral-Bureau: Wien, I. Riemergasse 2 und bei sämtlichen Vertretungen im In- und Auslande. 533

Böhler-Stahl

anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge und alle Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung.

Schnell-Drehstahl Marke Böhler-Rapid.

Gebr. Böhler & Co., Aktiengesellschaft

Wien, I. Elisabethstraße 12—14

Niederlagen: 470

PRAG, Poříč 11a. **BUDAPEST, VI. Andrássy-út 41.**

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönhrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vorzeichnisch Röhrengut nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Baugut, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stahlguß, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres, Achsen, Radsätze, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstation-Einrichtungen, Dampfkessel, Apparate, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Eisenbauarbeiten, Maschinenbau, speziell Aufzugwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufstellung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk, oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 10. 457

Kais. königl. ausschl. priv.

Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik

F. AUSTIN.

Fabrik in Viehofen b. St. Pölten Station Viehofen-Fabrik der St. Pölten—Tulln Bahn.

Niederlage ◇ in WIEN VI, Stumpergasse 60. Telephon Nr. 1254.

561

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheldraht und dgl. m.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Seilebahnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blockseilkabel. Trolley-Drähte. 493

„Österreichisches Kursbuch"

früher „Der Kondukteur"

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.—, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VII.1 Andreasgasse Nr. 17. 467

Avenarius

Carbolineum

seit mehr als 30 Jahren erprobtes Holzkonservierungsmittel von unerreichter Wirksamkeit.

Atteste zu Diensten.

Indurin

bewährte Kaltwasserfarbe für innen- und Außenanstriche. Wetterfest, waschbar, feuerhemmend. Einfachste Verarbeitung.

Prospekte, Atteste, Muster kostenfrei. 565

Carbolineumfabrik **R. Avenarius, Amstetten.**

Bureau: Wien, III/1 Hauptstraße 18.

Digitized by Google

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

Südbahn-Werk

Wien

XIV/1 Goldschlagstraße 126.

Telephon 12.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 481

Telephon 18.641. **Tapeten-Niederlage** Telephon 18.641.

Ulbrich & Co.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincrusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenburg, Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 589

Kathloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Möbelhaus Lugeck, WIEN, I. Rotenturmstraße 15.

Empfiehlt sein modern sortiertes Lager in nur gut gearbeiteten und eingerichteten Wohnungs-Einrichtungsgegenständen zu mäßigen Preisen. Die Herren Clubmitglieder genießen einen 5% igen Rabatt, so auch Zahlungserleichterung. 576

Ich bin **Selbsterzeuger**, daher billiger und besser wie b. j. Händler.

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 152.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3,750.000. Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1,350.000, Kautionen bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 6,200.000.

Die Gesellschaft vereinigt Dividenden schon nach zwei jährigen Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell, die Kriegsversicherung Wahrscheinlicher wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 417

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

Einige

100 Waggonladungen

gebrauchte, garantiert fahrbare Sekundärbahnschienen, sowie einige normal- und schmalspurige Lokomotiven für Fabriks- und Schleppgeleise offerieren billigst

Wien

Josef Brukner & Söhne II/2 Novaragasse Nr. 42.

ROESSEMANN & KÜHNEMANN

AST. FÜR

ARTHUR KOPPEL'SCHE

SCHMALSPURBAHNEN

WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.

Taschilfrer Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Kaalfieren von Papier-Kalander. Porzellane u. Kartonwalzen u. s. w. liefert die Firma 1849

L. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 19, Ecke

Preisl. u. Muster. gratis u. franko. 532

Felix Blažiček

Wien, V. Straußengasse 17.

FABRIK

für

Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.

Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Niederlage der **Erlaucht Graf Harrach'schen Glasfabrik, Neuwelt (Böhmen)** WIEN I. Freyung 3. 551

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Bautheodolite, Universal-Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkeltrommeln, Winkelspiegel, Kegel-Transporteure, Pantographen, Meßbänder, Maßstäbe, Nivellier, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner

(Patent Pfeiffer). 154

Digitized by Google

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Die Material-Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft beabsichtigt die Lieferung von 400 *q* gut abgelagerten, doppelt gekochten prima Leinölfirnis für Werkstättenzwecke der österr. Linien, mit Optionsrecht zum Bezuge einer Mehrlieferung bis zu 20%, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Effektuierung der Lieferung hat verzollt und franko einer im Offerte zu bezeichnenden beliebigen Südbahn-Station, exklusive in Monatsraten, über Abberufung, in Partien nach Maßgabe des Bedarfes, ab Juni l. J. zu erfolgen.

Die der Ausschreibung zugrunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung und Vadiumerlagsdrucksorten können bei der Material-Verwaltung (Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre, Tür 27) während der Amtsstunden behoben, eventuell brieflich besogen werden.

Die Offerte sind gestempelt, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Leinölfirnis" versehen, nebst 2 Handmustern von je zirka 1 *kg* Flascheninhalt, spätestens bis 24. April l. J. 12 Uhr mittags, bei der Material-Verwaltung einzubringen. Als äußersten Termin für den Erlag der Vadien wird der 21. April, 12 Uhr mittags, bestimmt. Bedingnisse und Schiedsgerichtsordnung sind dem Offerte nicht beizuschließen, sondern nur vom Offerenten der Lieferung, über spezielle Aufforderung der Material-Verwaltung, gestempelt vorzulegen; dagegen hat der Offerent im Offerte zu erklären, daß er dieselben vollinhaltlich anerkennt.

Offerte, welche diese Erklärung nicht enthalten, welche ohne Vadiumerlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Es steht dem Offerenten frei, eventuell nur auf einen Teil des ausgeschriebenen Quantums Offerte einzubringen, ebenso wie sich die Material-Verwaltung vorbehält, die Lieferung ganz oder geteilt an einen oder mehrere Offerenten zu vergeben.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 16. Mai im Worte zu bleiben.

Die Material-Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, Mittelsteine etc. Tarif vom 1. Mai 1904.

Einbeziehung der Kohlenversandstation Königin-Louisegrube Makoschau.

Mit Gültigkeit vom 2. April 1906 wird die Kohlenversandstation „Königin-Louisegrube (Makoschau)" der königl. Eisenbahn-Direktion Kattowitz in den seit 1. Mai 1904 giltigen Tarif für den oberschlesischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. mit der Maßgabe einbezogen, daß für Sendungen von „Königin-Luisegrube (Makoschau)" die für die Kohlenversandstation „Zabrze-Koksanstalt und sämtlichen Schächten der Königin-Louisegrube" bestehenden Frachtsätze anzuwenden sind.

Direktion der k. k. priv. österr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn auch namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Giltig ab 1. November 1905. Winterdienst 1905/1906.

Schnellzug-Verbindungen

von Wien und Prag nach Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), Holland (via Arlberg—St. Gotthard) und München (via Salzburg), sowie umgekehrt.

	⊙	⊙			⊙	⊙
Wien Whbf. . ab	1000	*928	Paris . . . ab		—	845
Prag KFJB. . »	725	—	Basel . . . »		730	605
Linz . . . . »	1139	1041	Holland . . »		830	1110
Salzburg . . . »	422	140	Genf . . . . »		—	920
Bad Gastein . an	722	440	Zürich . . . »		745	1073
München . . »	732	1630	Meran . . . »		718	1026
Innsbruck . . »	1005	705	Innsbruck . . »		253	620
Meran . . . »	1344	1137	Bad Gastein . »		550	—
Zürich . . . »	629	310	München . . »		535	1010
Genf . . . . »	105	1835	Salzburg . . »		930	1745
Holland . . . »	310	1023	Linz . . . . »		1232	200
Basel . . . . »	512	412	Prag KFJB. . »		—	—
Paris . . . . »	845	1125	Wien Whbf. . »		600	1830

§ Wien Whbf. ab 820 abends. * Über Amstetten—Selzthal—Bischofshofen.
† Nur in November und April. ? Über Winterthur—St. Margrethen.
! Vom 15. März 1906 ab 1213 nachm. ‡ Wien Whbf. an 730 Früh.

◇ **Direkte Wagen** l. und II. Klasse zwischen Wien — München, Wien — Zürich—Basel (—Calais) und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Zürich, **Speisewagen** zwischen Wien—Innsbruck und Basel—Langres, zurück Paris—Basel, Basel—Zürich und Innsbruck—Wien.

◔ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen (Rodnpest—) Wien—Basel—Paris, III. Klasse zwischen Wien—Buchs (Rheintal); **Speisewagen** zwischen Wörgl—Zürich und von Vesoul nach Paris; **Schlafwagen** I. und II. Klasse zwischen Wien — Zürich, zurück I. Klasse Paris — Basel, I. und II. Klasse Basel—Wien.

◓ **Direkte Wagen** I. und II. Klasse zwischen Wien—Salzburg—Basel über Buchs (Rheintal), und Wien—Bad Gastein, III. Klasse zwischen Wien—Feldkirch (—Bregenz).

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der am Samstag, den 21. April 1906, um 10 Uhr vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

50. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind: 1. Bericht des Verwaltungsrates über die Geschäftsführung im Jahre 1905. 2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1905. 3. Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Reinerträgnisses. 4. Wahl des Revisions-Ausschusses. 5. Erneuerung des Verwaltungsrates.

Jene Herren Aktionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 13. April 1906 in Wien bei der k. k. privilegierten österreichischen Länderbank, in Prag bei der Filiale dieser Bank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in Lemberg bei der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank und der Nationalbank für Deutschland, in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Antrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrian-Bank und der Filiale der k. k. priv. österreichischen Länderbank mittels doppelt ausgefertigender Konsignationen (wozu Blankette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur General-Versammlung.

An Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

WIEN, im März 1906. Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages X zum Heft 1.

Mit 15. April l. J. tritt zum Gütertarif Teil II, Heft 1, der Nachtrag X in Kraft. Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 15 Pfg. resp. 18 Heller erhältlich.

Die k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Giltig ab 1. November 1905.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kurzeste Zugverbindungen:

Stadtbureau der k. k. priv. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Sarajevo, Franz Josefstraße 4. Budapest. Innsbruck, Burggraben 21. Lemberg, Walöwa 11 etc.

VIII/1, Langegasse Nr. 1 Zentrale. WIEN I. Graben, Palais Equitable Stadt-Niederlage.

Uniformen, Uniformsorten, feine Herren-Garderobe, Sportkleider.

Preisliste samt Zahlungsbedingnisse franko. 562

Werkzeugfabrik BLAU & Co.

Wien, XX. Dresdnerstraße 68.

Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Fräser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 621

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 558

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten, bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größtes Format 2000 : 1500 mm.

Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. Adjustierung der Pläne. 546

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien	Budapest
XX. Bez., Gießmanngasse 2.	b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs-

und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

Leobersdorfer Maschinenfabrik

von GANZ & Co.

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabrication von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen

ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel"

für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen

in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom.

608

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von H. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates
von Oktober bis März jeden Montag.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Rechenbachgasse 11.
Telephon Nr. 804.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.346.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 950.894.
Beiträge werden nach dem von Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 12. Halbjährig K 6.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im Übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 30. Halbjährig Fr. 16.
Bezugspreise für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº. 16. Wien, den 1. Mai 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist
HYDROCHROMIN
schön streichfertig und gibt einen geruchlosen, emaillartig harten, glatten,
waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,
welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.
1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.
Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.
Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.
Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—L.

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER
CENTRAL-BUREAU:
WIEN, VI. RÜSTLER-GASSE Nº 7.
Ausführung aller
bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme und Kälteverlust.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Eisgrundmauerverkleidung von Signalstätten, Wächterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Bauobjekte jeder Art.
Isolierung von Einkellern und Kühlanlagen, Trockenlagen feuchter Mauern.
Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.
FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN
PAT. EMULIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:
Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 5309.
Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dubanski**, Wien, VII. Lindengasse 2. T. 5662.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 797.
Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 6302.
Ing. **Viktor Harmuth** (H. Palm, Michalcheck & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 10809.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 12 T. 4597.
Ing. **Viktor Monath**, Wien, I. Jasomirgottstr. 4. T. 10469.
Ing. **Anton v. Stern**, Wien, IV. Frankenbergasse 6. T. 2944.
Ing. **Viktor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 19. T. 5864.
Ing. **Wasa Teodorovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 2 T. 13543.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 12.
Ing. **J. Kiffer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 4611.
Ing. **Rud. Kypter**, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 9343.
Ing. **Moriz Schmolka**, Behm, Ferdinandgasse 17. T. 4450.
Ing. **Heinrich Schmolka**, Prag, Heinrichsgasse 21. T. 1082.

Bester Dampfkesselschutz!
! Antiferugin-Kesselfarbe !
Imsenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!
Ermöglicht leichte Loshaung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiteren Schaden.
Feinste Referenzen!
Leuchtag & Seidenstein
Wien, III/4. 69

Österreichischer Lloyd
TRIEST.
Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan. Direkte Fahrt nach Ostafrika.
Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.
Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, vierzehntägig.
Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.
Eilfahrt nach Cattaro, wöchentlich.
Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:
General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Karntnerring 6.
870

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5%
Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Wien X/3.

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.

HAMBURG 10

SPECIALITÄT: **FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER**
MODERNSTER CONSTRUCTION
INSPECTIONS- u. TRANSPORT-
DRAISINEN
FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONS DIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.
CODES: ABC IV. & WED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III. 1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Kiesenguß waren, rotwalzen Röhrenguß nahtlos-bender Mantelguß für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen-Guß, Bandeisen, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façon-eisen, Bau- und Waggonträger, Reserve- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenschienen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spatzstahl, Eisenbahnwagonräder, Wagonachsen, komplette Blattfedern, Wechsel und Kreuzungen, Drahtseilbahnen, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Gesenkschmiedwaren, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufsätze für diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wasserguß geschweißte, elektrisch geschweißte und gasschmiedl gepreßte Blechwaren, stumpf- und überlappt geschweißte Röhren, sowie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 5 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19 567

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Probieren auf Stein f. Uhrgroßhdl.

Bohrfähige Diamanten

f. Bohrunternehmen, zum Bohren u. Graviren von Papier-Kolander, Porzellan- & Quarzpfeifen u. s. w. liefert die Firma

R. Puschner & Co.

Wien, 9. Seifer Porzellangasse 19, Ufr. 559

Preisl. u. Bestang. gratis u. franko.

Glashüttenwerke

vorm.

J. Schreiber & Neffen

WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.

„Glashüttenhof".

Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

—o—

Größtes Lager in Tafelgarnituren, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt, Luxuswaren, Festgeschenke.

—o— 174

Preiskurante gratis und franko.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

519

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.

Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung actgenommen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc.

sind nur dann echt

wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

487

Die unter dem verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen 519

Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Lebensversicherungs Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktiven laut Bilanz pro Ende 1902 K 153.000.000, Überschuß der Jahresrechnung K 3.709.000. Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.200.000, kamen bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 6.200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zwei jährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Derlebensdeckungs-Polizzen genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell). Jede Kriegsverletzung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienzuschlag übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen 6...

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos. 560

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 16. Wien, den 1. Mai 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Eisenbahnverstaatlichung und Beamtenschaft. Zur Verstaatlichungsfrage. Technische Neuheiten auf dem Gebiete des Oberbaues und des Verkehres. Von Anton Frohs. (Schluß.) — Chronik: Baugenossenschaft von Beamten der k. k. Staatseisenbahnverwaltung in Wien. Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im März 1906. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Februar 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905. Betriebsökonomische Ergebnisse im Güterzugsverkehre der österreichischen Staatsbahnen. Eine Milliardenanleihe in Italien für Eisenbahnbauten. — Literatur: Österreichisches Kurzbuch. Aufsätze über das schweizerische Eisenbahn-Haftpflichtrecht. Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik. Annalen des Deutschen Reiches. — Club-Nachrichten: Ankündigung des Ausfluges nach Carnuntum.

Ausflug nach Carnuntum

(siehe Clubnachrichten).

Eisenbahnverstaatlichung und Beamtenschaft.

Die bevorstehende Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat sowohl in den Kreisen der dieser Verwaltung unterstehenden Beamtenschaft, als auch unter den Beamten der k. k. österreichischen Staatsbahnen ernste Besorgnisse hervorgerufen.

Daß die Verstaatlichungsfrage die wichtigsten Interessen der Nordbahnbeamten berührt, ist a priori einleuchtend. Ist ja doch für jeden Bediensteten ein Wechsel in der Person des Dienstgebers von einschneidender Bedeutung. Das Dienstverhältnis wird nach jeder Richtung hin einer Veränderung unterworfen. Der Bedienstete erhält einen anderen Vorgesetzten, der ihm fremd und gleichgiltig gegenübersteht, dem seine früheren Leistungen gänzlich unbekannt sind. Ein neuer Pflichtenkreis eröffnet sich dem unter ganz anderen Verhältnissen aufgewachsenen Beamten, der wieder „von vorne beginnen", wieder daran gehen muß, sich zuerst eine neue Basis für den Rest seiner dienstlichen Laufbahn zu schaffen. „Neu Regiment bringt neue Menschen auf und früheres Verdienst veraltet schnell".

Doch solche imponderabilien sind es in allerletzter Linie, die den Nordbahnbeamten Ursache zur Beunruhigung geben. Sie befürchten viel Schlimmeres: weitgehende materielle Verluste. Und zwar in doppelter Beziehung. Durch eine nicht entsprechende Einrangierung in den Statns der Staatsbahnbeamten und durch den Wegfall nicht fixierter, bloß auf unnnterbrochener Gewohnheit bernhender Bezüge. Die Einreihung der Nordbahnbeamten in den Körper der Staatsbahnbeamten erscheint bei der Verschiedenheit aller in Betracht kommenden Verhältnisse als ein äußerst schwieriges Problem.

Verschieden ist bei beiden Verwaltungen die Art des sogenannten Status, verschieden das Gehaltsschema, verschieden die Quartiergelder, die Beförderungs- und Avancementfristen, die Rangsverhältnisse, kurz auf jeder Seite des Dienstvertrages kommen weitgehende Divergenzen zur Geltung. Weder der Rang, noch der Gehalt können demnach maßgebend sein, vielmehr müßte der gesamte Komplex aller bezüglichen Fragen in Erwägung gezogen werden. Die zweite materielle Einbuße droht der Beamtenschaft durch den Wegfall von Remunerationen (Bilanzgeldern), die bei den Staatsbahnen entweder gar nicht, oder zumindest lange nicht in dem bei der Nordbahn seit altersher üblichen Ausmaße vorhanden sind. Das zwischen der Regierung nnd der Verwaltung der Nordbahn in bezug auf die Verstaatlichung der Nordbahn geschlossene Übereinkommen hat zwar die pragmatischen Rechte der Nordbahnbeamten geschützt, in den erwähnten zwei Punkten jedoch keine wie immer geartete Vorsorge getroffen.

Ganz anderer Art ist der Einfluß der Verstaatlichnng der Nordbahn auf die Lage der Beamten der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Letztere fürchten nur eines: daß durch den Zuwachs eines so großen Personales ihre Avancementbedingnisse verschlechtert werden müßten. Vielfach macht sich hiebei allerdings eine ganz falsche Auffassung geltend. Es wird nur der Zuwachs neuer Personen, aber nicht auch der neuer Posten in Betracht gezogen, mit anderen Worten: es wird übersehen, daß nicht bloß die Nordbahnbeamten, sondern daß vor allem auch die Nordbahn selbst verstaatlicht werden soll.

Hält man sich frei von diesem Irrtume, so zweifelt man keinen Augenblick, daß für die Staatsbahnbeamten die Verstaatlichung nur dann von Belang sein könnte wenn zwischen der Anzahl der zuwachsenden Stellen und der neu hinzukommenden Beamten ein Mißverhältnis bestehen würde. Wäre die Anzahl der Nordbahnbeamten größer, als die jener Stellen, die im Staatsbetriebe auf den Nordbahnlinien zur Besetzung kämen, so würde dies

Digitized by Google

eine Benachteiligung der Staatsbahnbeamten nach sich ziehen. Denn die auf den Nordbahnlinien überflüssigen Beamten kämen in Wettbewerb bei Besetzung anderer, außerhalb dieser Linien frei werdender Stellen. Bei gleichem Angebot eine vergrößerte Nachfrage. Wäre das Umgekehrte der Fall, so würde dies für die Staatsbahnbeamten von günstigem Einflusse sein. Sie würden zur Besetzung der auf der Nordbahn frei werdenden Posten, weil die Anzahl der (gewesenen) Nordbahnbeamten hiezu nicht ausreicht, mit herangezogen werden müssen und würden dadurch für ihre Tätigkeit ein erweitertes Feld vorfinden: Bei gleicher Nachfrage ein vergrößertes Angebot.

Neben der absoluten Anzahl der in Betracht zu ziehenden Beamten und Stellungen kommt mit Rücksicht auf die bei den Staatsbahnen vorhandene Systemisierung der Oberbeamtenstellungen auch noch das Zahlenverhältnis der Oberbeamten zu den Subalternbeamten in Betracht.

Wären auf den Nordbahnlinien (bei gleicher Anzahl der verstaatlichten Beamten und der sich im Staatsbetriebe ergebenden Posten) mehr Oberbeamte als systemisierte Oberbeamtenstellen, so würde dies die Lage der Staatsbahnbeamten naturgemäß in ungünstiger, im entgegengesetzten Falle jedoch in günstiger Weise beeinflussen. Wäre diese Divergenz auch noch mit einem direkten Mißverhältnisse der absoluten Anzahl der zuwachsenden Beamten zu den sich ergebenden Stellungen verbunden, so müßte sich der erwähnte ungünstige oder günstige Einfluß doppelt fühlbar machen. Er könnte aber unter Umständen auch ganz oder teilweise paralysiert werden (z. B. eine ungünstige Einwirkung dann, wenn die absolute Anzahl der verstaatlichten Nordbahnbeamten zwar größer wäre, als die der Stellungen auf den Nordbahnlinien, wenn aber unter diesen Beamten viel weniger Oberbeamte sich befänden, als sie auf dem fraglichen Netze zur Verwendung kämen.)

Mit Rücksicht auf das Vorbesprochene sind demnach zwei Fragen von Bedeutung:

1. Ist die Anzahl der (verstaatlichten) Nordbahnbeamten größer oder kleiner, als die Zahl der auf den Nordbahnlinien im Staatsbetriebe zu besetzenden Posten?

2. Ist unter diesen Beamten das Verhältnis der Oberbeamten zu den Subalternbeamten größer oder kleiner, als das Verhältnis der systemisierten zu den nichtsystemisierten Stellen?

ad 1. Diese Frage ist in ihrem Kernpunkte identisch mit der Frage: welche Organisation ist besser, die der Staatsbahnen oder die der Nordbahn? Die Antwort hierauf dürfte nicht schwer fallen. Von berufenster Seite wurde wiederholt erklärt, daß die Organisation der Staatsbahnen reformbedürftig sei. Weitgehende Organisationsänderungen stehen bevor, die im allgemeinen die Verwaltung von allen Fesseln des Bureaukratismus befreien, sie mit einem starken Einschlage kaufmännischen Geistes erfüllen sollen.

Gerade in dieser Beziehung werden vielfach die Privatbahnen als Muster hingestellt. So z. B. sollen — um nur ein Detail zu erwähnen — in der zukünftigen Organisation der Staatsbahnen die Betriebsinspektorate der Privatbahnen (die dezentralisiert als Inspektionen auch bei den preußischen Eisenbahnen vorhanden sind) eine große Rolle spielen. Man kann daher ohneweiters annehmen, daß die Staatsbahnen nicht besser organisiert sind, als die Nordbahn, daß sie folglich mit keinem kleineren Beamtenapparat werden arbeiten können. Damit soll keineswegs gesagt sein, daß nicht viele Agenden der gewesenen Nordbahndirektion wegfallen müssen und zwar hauptsächlich deshalb, weil sie in das Ressort anderer Behörden oder Instanzen (z. B. des Eisenbahnministeriums) fallen. Diese Restriktion kann aber verhältnismäßig nur ganz unbedeutend sein, zumal die fraglichen Behörden oder Instanzen entsprechend verstärkt werden müßten.

Aber noch ein weiteres Moment spricht dafür, daß die Antwort auf die hier behandelte Frage nicht zu ungunsten der Staatsbahnbeamten ausfallen kann.

Bei der Nordbahn wird weder durch die Dienstpragmatik noch durch die Praxis dem Weiterdienen der Beamten über die zur vollen Pension berechtigende Dienstzeit irgend ein Hindernis entgegengesetzt. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung hat diese Übung in den letzten Jahren noch an Umfang zugenommen. Und so kommt es, daß ein großer Bruchteil der Nordbahnbeamten eine solche Fülle von Dienst- und Lebensjahren aufweisen kann, daß er nach den bei den Staatsbahnen üblichen Prinzipien entweder überhaupt nicht zur aktiven Dienstleistung übernommen oder nur für kurze Zeit darin belassen werden könnte.

ad 2. Schon die letzterwähnte Tatsache gibt auf die hier gestellte Frage deutlich Antwort. Unter den vor oder gleich nach der Verstaatlichung zur Pensionierung gelangenden Beamten müssen sich naturgemäß in weitaus großer Mehrzahl Beamte in höherer Stellung befinden, jedenfalls aber in solchen Stellungen, die bei den Staatsbahnen „systemisiert“ sind. Es wird deshalb im Zeitpunkte der Verstaatlichung das Verhältnis der Subalternbeamten zu den Oberbeamten auf den Nordbahnlinien größer sein als bei den Staatsbahnen.

Mit Rücksicht auf die erwähnten tatsächlichen Verhältnisse erscheint eine Benachteiligung der Staatsbahnbeamten durchaus ausgeschlossen. Theoretische Erwägungen sind aber nicht hinreichend, ernste Besorgnisse zu zerstreuen. Und da eine Erhärtung dieser Tatsachen durch Zahlen beinahe ausgeschlossen ist — man denke nur an die Schwierigkeit, im voraus festzustellen, welche Stellen zu „systemisieren“ wären und welche nicht — so muß es als ein glücklicher Ausweg bezeichnet werden, wenn die Regierung die Nordbahnbeamten auch nach der Verstaatlichung als eine separate Gruppe zu behandeln beabsichtigt, und zwar nicht bloß jene Beamten, die auch in Hinkunft nach der Dienstpragmatik der Nordbahn behandelt werden, sondern auch jene, die in den Staatsbahn-

Digitized by Google

Beamtenkörper eingereiht werden wollen. Diese Einreihung wäre dann ohne jeden Einfluß auf die Avancementsverhältnisse der anderen Staatsbahnbeamten und könnte umso leichter bloß aus dem Gesichtspunkte der Gerechtigkeit und Billigkeit vollzogen werden.

Zur Verstaatlichungsfrage.

Das Heft 76 der „Österreichischen Rundschau" enthält unter der Überschrift „Entstaatlichung nicht Verstaatlichung" einen interessanten Beitrag zu obiger Frage von dem General-Inspektor der kgl. ungar. Staatsbahnen i. P. Zebegényi-Gründorf, interessant wegen der Persönlichkeit des Verfassers und wegen des mit ernsten Gründen belegten, im Titel klar ausgedrückten Ergebnisses. Ohne irgendwie Stellung für oder wider nehmen zu wollen, halten wir es doch für unsere Pflicht, diese beachtenswerte gegnerische Meinung so kurz als möglich wiederzugeben.

Die Gründe, warum der Verfasser Österreich für untauglich hält, Eisenbahnen in staatlicher Verwaltung mit wirklichem Vorteil für die Allgemeinheit zu führen, sind folgende:

Zunächst der nichts weniger, als förderliche Einfluß der einzelnen Abgeordneten, die stets „bei Beginn einer Session mit langen Wunschzetteln in den Händen die verschiedenen Zentralstellen abgehen. Wie sehr müssen derartige unbefugte Einflüsse, die man bei uns infolge der eigenartigen innerpolitischen Verhältnisse hinzunehmen sich gezwungen sieht, die staatliche Verwaltung stören und sie persönlichen Zwecken dienstbar machen".

Dazu kommen die nationalen Einflüsse und Anforderungen, welche alles und jedes, daher auch die Frage der Verstaatlichung einer Eisenbahn zu einem Politikum werden lassen, wie z. B. jetzt die Frage der Verstaatlichung der Nordbahn, welche von den Polen und Tschechen aus nationalen Gründen gewünscht wird, während die deutschen, als doktrinäre Verstaatlichungsfreunde ihre Bedenken durch das Versprechen einer „deutschen" Staatsbahndirektion beruhigen lassen.

Politische Einflüsse haben die „unglückliche" Organisation der Staatsbahnen bauen geholfen und sie werden auch jede vernünftige Umwandlung zu verhindern wissen, denn die Staatsbahndirektionen werden immer mehr national gefärbte Ämter, deren Bestand ja auch bereits zu den heiligen, ewig unveräußerlichen nationalen Rechten gehört! Daher darf, um das Reichsinteresse nicht zu gefährden, der Wirkungskreis der heutigen Direktionen nicht erweitert werden, daher muß eine Zentralstelle bestehen bleiben, welche aber die Aufgabe einer gedeihlichen wirtschaftlichen Verwaltung gar nicht lösen kann, weil sie viel zu weit von den Palsadern des Verkehres entfernt liegt und als Ministerium ein rein bureaukratisches Amt ist und bleiben wird. Daher der weitläufige und überaus schwerfällige Apparat, der dem Bedürfnisse des schnell wechselnden Lebens absolut nicht folgen kann. Die Industrie hat das auch bereits eingesehen und mit aller Entschiedenheit gegen die Fortsetzung der Verstaatlichung protestiert.

Auch in militärischer Beziehung scheint der Verfasser den Staatsbahnen nicht jenes Maß von Beweglichkeit, Raschheit und Ansmaß des Entgegenkommens gegen die Wünsche des Militärs beizumessen als den Privatbahnen.

Einer der größten Nachteile unserer Staatsbahnverwaltung sei ferner die absolute Abhängigkeit des Eisenbahnwesens vom Finanzministerium, das in alles und jedes vom „finanziellen Standpunkte" dreinrede, wodurch unnützer Zeitverlust und irreparable Versäumnisse verschuldet würden.

Als einen besonders wichtigen Grund gegen das Staatsbahnsystem führt der Verfasser die Art der Beilegung des vorjährigen Eisenbahnerstreiks an, dessen verhängnisvolle Tragweite man noch immer nicht zu ermessen scheine.

Auch in tarifarischer Hinsicht räumt der Verfasser den Privatbahnen entschieden den Vorzug ein. Denn es sei kein Zweifel, daß der Privatbetrieb mit seiner einfachen, dem kommerziellen Leben angepaßten Organisation die tarifarischen Interessen des Publikums viel rascher und besser zu wahren wissen, als dies der bureaukratischen Verwaltung der Staatsbahnen jemals möglich sein werde. Der Staat müsse sich nur jenen Einfluß wahren, wie z. B. gegenüber der Nordbahn.

Auch die finanzielle Seite spreche gegen die Verstaatlichung, denn das Defizit des Staatsbetriebes von 60 bis 80 Millionen jährlich, das durch die Alpenbahnen noch beträchtlich gesteigert werden wird, müsse in Bälde zu einer empfindlichen Erhöhung der Staatsbahntarife drängen.

Endlich spiele die Personalfrage eine große Rolle, der jede Verstaatlichung einige Dutzend hochbegabter, tatkräftiger und ihrer Verantwortung sich bewußter Individualitäten beraube, die in dem angeheuren Organismus des Staatsbetriebes mehr oder minder untergehen.

Also „der Staatsbetrieb taugt nicht für Österreich", infolge dessen meint der Verfasser: „Entstaatlichung nicht Verstaatlichung".

Technische Neuheiten auf dem Gebiete des Oberbaues und des Verkehres.

Vortrag, gehalten von **Anton Frohs** im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten am 9. Jänner 1906.

(Schluß.)

Ich gehe zu einem Gegenstande des Oberbaues über, und zwar zu einer **neuen Geleiselehre,** der Geleiselehre **Patent Pithart.** Die Herren sehen hier eine Anzahl von Geleiselehren verschiedener Konstruktion sowohl in Zeichnungen als auch im Originale, wie sie bei uns in den letzten zwanzig Jahren entweder in vielen Exemplaren hergestellt oder auch nur als Muster von Erfindern zu uns gebracht worden sind, ohne in diesem Falle mehr als einige wenige Ausführungen erlebt zu haben.

Die neue Lehre erfüllt folgendes:

1. Es bedarf keiner besonderen Voraicht oder Rücksichtnahme des Messenden daranf, die Geleiselehre auch genau senkrecht zum Geleise einzulegen. Die fixe Anschlagbacke ist im Radius von 1435 *mm* gekrümmt, was auch bei stumpf- bezw. spitzwinkeligem Einlegen der Geleiselehre ein richtiges Meßresultat gewährleistet.

2. Es bedarf nicht einer besonderen Tätigkeit seitens des Messenden, die Geleiselehre entsprechend der Geleisweite einzustellen.

Der bewegliche Anschlag, der durch doppelt angebrachte Evolutfedern stets nach auswärts bis zur größtmöglichen Spurerweiterung gedrückt wird, wird beim Einführen der Geleiselehre zwischen die Schienen automatisch bis auf das richtige Maß zurückgedrückt und geht beim Anfheben der Geleiselehre durch die Evolutfedern wieder in die äußerste Lage zurück.

3. Der bewegliche und daher speziell bei den Lehren ohne Griff bei Einführung in die Spurweite der Abnützung ausgesetzte Anschlag ist als Rolle ausgebildet, so daß wir solcherart mit der geringsten Reibung, die wir kennen, der rollenden Reibung, arbeiten, nm geringstmögliche Abnützung und leichte Einführung zu erzielen. Die Spule wie der Anschlag sind überdies so ausgestaltet, daß sie die Spurweite 14 *mm* unter der Schienenoberkante messen, wie es vom technischen Unterausschusse des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen vorgeschrieben ist.

Digitized by Google

4. Die periodisch nötige Rektifizierung der Geleiselehre ist sowohl für Erweiterungs- als Verengungsmaßstab in einem durch Auswechslung der Spule gegen eine entsprechende neue für jedermann ohne Werkzeug oder gar Werkstätte oder Mechaniker leicht ermöglicht.

Diese vier Vorteile sind meines Wissens bei keiner der bisherigen Lehren vorhanden.

5. Es bedarf keiner besonderen Mühe seitens des Messenden, das Maß richtig und sogleich abzulesen. Denn der Anschlag des beweglichen Anschlages überträgt sich sofort auf einen direkt oberhalb der Skala befindlichen Zeiger.

Durch schiefes Daranblicken von oben entstehende Ablesefehler sind hiedurch vermieden.

6. Es kann mittels einer Klemmschraube eine Klemmwirkung hergestellt werden, um z. B. die Lehre beim Geleislegen als fix zu benützen oder in Tunnels das Maß behufs Ablesung beim Lichte zu fixieren.

7. Es läßt sich, wenn nötig, ohneweiters zur Kontrolle der Überhöhungen eine Lybelle anbringen.

8. Die Geleiselehre bleibt trotz der angeführten Leistungen sehr leicht. Das Gewicht der einfachen Wächterlehre beträgt 3·2 *kg*, das jener mit Lybelle 4·3 *kg*.

Die Geleiselehre, die als Kontrolleur dienen soll und für den Bahnmeister oder höhere Organe bestimmt ist, ist mit einer Lybelle versehen und ist in diesem Falle ein Handgriff an der Geleiselehre derart beweglich angebracht, daß er durch eine Zugstange mit der beweglichen Anschlagbacke in Verbindung steht, solcherart, daß beim Aufnehmen der Geleiselehre diese in der horizontalen Lage bleibt, der seine Lage ändernde Handgriff jedoch dadurch die bewegliche Anschlagbacke automatisch zurückzieht, so daß bei dieser Ausführung auch das Einführen zwischen die Schienen wesentlich rascher erfolgen kann. Der Handgriff ist, um grössere Kälte im Winter zu begegnen, mit Leder überzogen. Diese Geleiselehre ist seit zwei Jahren im praktischen Eisenbahndienste und bei Bauunternehmungen in Verwendung mit durchaus befriedigendem Ergebnisse. Die leichte Rektifizierbarkeit ist ein nicht zu unterschätzendes Moment, denn es ist auch bei einigen Bahnerhaltungssektionen eingeführt, daß die Geleiselehren periodisch jährlich zweimal zur Kontrolle und eventuell Rektifizierung eingeliefert werden müssen.

Es sind mir zwei Fälle bekannt, wo in dem einen auf einer bestehenden Strecke beim Auswechseln der Schienen beinahe zwei *km* Gleis mit einer Spurverengung verlegt wurden; in einem anderen Falle bei einem Neubau ebenfalls fast 2 *km* mit einer Spurerweiterung. Es ist daher im allgemeinen auch richtiger, den Maßstab nicht auf einem separaten Messingplättchen und dieses erst wieder auf der Geleisleerenstange anzubringen, sondern es soll die Einteilung stets direkt auf der Geleislehrenstange vorgenommen werden, weil dann eine Verschiebung der Teilung gegenüber dem fixen Anschlag, sei es zufällig einer primitiv vorgenommenen Rektifizierung oder sonstwie niemals möglich ist.

Ein weiterer Gegenstand ist der hier ersichtliche Schienennotverbandkloben.

Etwas Einheitliches besteht auf diesem Gebiete in Österreich eigentlich nirgends. Schienenbrüche treten, wie bekannt, ziemlich oft auf und haben sich die einzelnen Bahnverwaltungen mit mehr oder minder primitiven Einrichtungen, die aber für diese, wenn rechtzeitig bemerkt, relativ kleine Sache stets ausreichend waren, geholfen. Auch dieser neue Schienennotverbandkloben ist ein recht einfaches Ding; es werden nämlich an der betreffenden Stelle 2 gewöhnliche, bei jedem Wächterhaus ohnedies normal vorrätige Laschen links und rechts an die Schiene angelegt und durch 3 für diesen Zweck speziell gebaute Schraubzwingen aneinander gepreßt. Die Kellflächen der Laschen geben zusammen mit den Kellflächen des Schienenkopfes und Schienenfußes, sowie der Wirkung der Schraube eine ganz gehörige Kraftwirkung, die stärkste, die wohl rasch und mit einfachen Mitteln von menschlicher Hand herzustellen ist. Wesentlich soll auch mit dieser Einrichtung auf eine gewisse Einheitlichkeit angewendeter und einmal für gut befundener Apparate, sowie auf die Einfachheit der Instandhaltung, bezw. Erhaltung hingearbeitet werden. Bei den königlich preußischen Staatsbahnen ist dieser Schienennotverbandkloben seit mehreren Jahren zufriedenstellend in Anwendung. Erwähnt sei ein Fall, der sich kürzlich in Preußisch-Schlesien ereignete. Vor dem Hofzuge des damals sich zur Jagd begebenden deutschen Kaisers bemerkte ein Wächter einen Schienenbruch, legte rechtzeitig und genug rasch einen solchen Notverbandkloben an und ließ den Zug langsam die Stelle passieren, welcher vollkommen tadellos und mit nur 7 Minuten Verspätung die nächste Station erreichte. Nebenbei bemerkt, erhielt der Wächter hiefür 100 Mk.

Prinzipiell neu in Österreich sind auch Versuche, die gegenwärtig unternommen werden, um an lokal gestellten Weichen einen sogenannten Hakenverschluß anzubringen. Der gegenwärtige Spitzschienenverschluß mittels der Paravizinischen Sicherheitsvorrichtung hat sich als unzureichend erwiesen, namentlich ist wiederholt bei langen und speziell dreiachsigen Wagen ein selbsttätiges Öffnen der Spitzschiene und dadurch Gabelfahrt eingetreten. Auch bei zentralgestellten Weichen weisen die miteinander gehenden Spitzschienen und die dadurch notwendig werdenden Abscheerstifte bei den bezüglichen Weichenstellvorrichtungen die bekannte Kalamität auf.

Das Hakenschloß bedingt nacheinander gehende Spitzschienen und wurde zuerst von der Firma Stefan von Götz und Söhne bei der Probeinstallation einer mit niedrigem Luftdruck zu betreibenden Weichenstellanlage am Brigittenauer Rangierbahnhofe vor zwei Jahren verwendet. Es ließ sich leicht an den bestehenden alten Weichen System I, Ia und II und bei den Weichen System X anbringen. Es hat sich in dem nunmehr zweijährigen stark forcierten Betriebe auf diesem Bahnhofe ganz gut bewährt und war hier namentlich auch wichtig, daß eine Spurerweiterung oder Verengung auf den guten Schluß der Spitzschiene gar keine Wirkung ausüben konnte.

Heuer im Sommer wurde nun von unserem k. k. Eisenbahnministerium der Versuch gemacht, diesen Hakenverschluß auch für lokal gestellte Weichen in Anwendung zu bringen und wurde nach entsprechender Änderung der in der Brigittenau bestehenden Ausführung die Weiche Nr. 24 in Purkersdorf mit einer solchen Hakenverschlußeinrichtung versehen, die bei einer am 18. Oktober 1905 vorgenommenen kommissionellen Erprobung die Erwartungen, die man in sie setzte, vollauf gerechtfertigt hat. Damals wiederholt vorgenommenes Belahren und Anfahrsalm dieser Weiche ergab jedesmal eine tadellose Funktion. Unter anderem wurde auch die Gelegenheit einer Weiche jedesmal durch das am Wechselstänker vorhandene normale Gewicht wieder in die ursprüngliche Lage zurückgebracht und geschlossen, d. h. sie ist nicht so wie heute nach dem Aufschneiden in irgend einer Mittellage stehen geblieben.

Eine prinzipielle Neuerung für Österreich ist auch die Anwendung von Kletterweichen für Abzweigungen auf offener Strecke.

Es gibt eine ganze Reihe von Industrien, seien es Kalköfen, Ziegelwerke, Schotterbrüche u. dgl. oder Industrien, die eine vorhandene Wasserkraft ausnützen wollen und die solcherart genötigt sind, an einer bestimmten Stelle, die aber weitab von einer Station liegt, sich anzusiedeln zu machen. Geleiseabzweigungen, die solche Industrien benötigen, bedingen daher immer eine Abzweigung auf offener Strecke, jede eine

Digitized by Google

Sorge mehr auf der freien Bahn. Sie werden deshalb auch nur ungern bewilligt oder gar verweigert und es wird dies in erhöhtem Maße platzgreifen, je mehr unsere Geschwindigkeiten auf offener Strecke wachsen. Für solche Fälle ist die Kletterweiche geeignet, Wandel zu schaffen, da bei derselben die beiden Schienenstränge des Hauptgeleises ohne Spitzschiene oder irgendwelche andere gefährliche Unterbrechung bleiben.

In Amerika konnte ich sehr viele solcher Kletterweichen beobachten und auch hier in Österreich kann ich sagen, daß ich wohl bei allen Bahnverwaltungen, bezw. den Herren, mit denen ich darüber zu sprechen die Ehre hatte, großes Interesse vorgefunden habe. Prinzipiell eingeführt und verwendet wurde jedoch die Kletterweiche bis heute in Österreich nirgend und beschränkte sich deren Benützung auf 9 Fälle im Bereiche der k. k. Staatsbahndirektion Villach, wo Herr Hofrat Proske dieser Frage größere Aufmerksamkeit schenkte. Es liegen auf der Hauptstrecke Amstetten—Pontafel 7 Stück Kletterweichen und auf der Linie Tarvis—Laibach zwei. Bei allen diesen Weichen wurden außer der normalen Abnützung keine Mängel wahrgenommen und funktionieren dieselben in jeder Beziehung anstandslos, wie Herr Hofrat Proske so liebenswürdig war, mir mitteilen zu lassen. In diesem Berichte heißt es jedoch auch, daß dagegen die Erfahrung gezeigt hat, daß die Einlegung solcher Weichen in Strecken mit größeren Neigungen, d. i. 15—25‰, nicht zu empfehlen ist, weil bei den Verschiebungen Entgleisungen vorkommen können. Zufolge der durch rückweise Einwirkung des rückwärtigen Teiles des Zuges auf den vorangehenden gebremsten Zugsteil hervorgerufenen Pufferpressung und Hebung der vorderen Achse des Wagens wird ein Übersteigen der inneren tieferliegenden Spitzschiene und im weiteren Verlaufe ein seitliches Abgleiten der inn der Führung entbehrenden Räder dieser Achse von der höheren äußeren Spitzschiene nach der Außenseite des Weichenbogens auf die Fahrschiene des Hauptgeleises möglich. Es kann nur bestens empfohlen werden, solche Kletterweichen in Schnellzugsstrecken mit keinem oder nur sanftem Gefälle einzulegen, da die anderweitigen Vorteile die möglichst weitgehende Verwendung gewiß vollkommen rechtfertigen.

Bei der im Bereiche der Staatsbahndirektion Villach zur Ausführung gekommenen Konstruktion wurden die in Deutschland mit ähnlichen Konstruktionen und zwar jene in Breslau und bei Magdeburg gemachten Erfahrungen verwertet und hat sich namentlich der frühere Direktor Jungwirth des Zeltweger Werkes der Ausführung mit Liebe angenommen, so daß diese Konstruktion wohl als zweckmäßig bezeichnet werden darf. Wie ich höre, steht deren Normalisierung bei den k. k. Staatsbahnen bevor.

In Amerika hat man in letzter Zeit die Kletterweiche noch durch ein — ich möchte sagen — Kletterherzstück oder eine Kletterkreuzung ergänzt, um solcherart auch die Unterbrechung im durchlaufenden Schienenstrange des Hauptgeleises, die beim Herzstück entsteht, zu vermeiden. Die kreuzende Schiene des Nebengeleises ist in diesem Falle an der Kreuzungsstelle mit der Hauptschiene unterbrochen und vor- und nachher um soviel höher gelegt, als erforderlich ist, daß ein darüberrollendes Rad ungehindert die Hauptschiene übersteigen kann. Eine durch die Stellvorrichtung der Kletterweiche mitbediente Brücke legt sich an dieser Stelle über die Hauptschiene, sobald die Kletterweiche auf Abzweigung gestellt wird, füllt somit die normal an der Stelle bestehende Lücke in der Schiene des Nebengeleises aus.

Ein prinzipieller Umschwung ist auch im letzten Jahre bei Industriegeleiseanlagen jeder Art in der Behandlung des Abschlusses gegen über dem Hauptgeleise eingetreten. Dem Zwecke des Schutzes des Hauptgeleises gegen vom Industriegeleise etwa abrollende Waggon diente bisher ausschließlich bei sämtlichen Bahnverwaltungen ein Ablenkstutzen oder, da der Ablenkstutzen ziemlich teuer kommt, wenn die Verhältnisse es erlaubten, ein Sperrbaum. Nun haben sich aber im Laufe der Jahre die Sperrbäume als für den Zweck nicht ausreichend erwiesen. Der normale Sperrbaum der österreichischen Staatsbahnen besteht aus einem 25×30 *cm* starken und mit Eisen beschlagenen Lärchenholz, desgleichen die bei der Nordbahn, Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft in Verwendung stehenden Sperrbäume. Ein anderes Normale hat einen ziemlich starken, mit dem Radkranze entsprechenden Ausschnitten versehenen Eichenklotz, der ebenfalls mit Eisen armiert ist, vorgesehen. Nicht zu zählen die anderen Sperrbäume, bei welchen irgend ein Stück Holz ohne irgend welchen Kontrollverschluß oder ohne irgend welche mit Berechnung angebrachte Beschläge einfach über die Schienen gelegt wird.

Ich will nur einige Fälle erwähnen:

Herr Oberinspektor Post, Vorstand der Bahnerhaltungsabteilung der k. k. Staatsbahndirektion in Prag, erlebte z. B. einen Fall, wo über einem normalen Sperrbaum von 25×30 *cm* Stärke 3 leere Wagen darüber und wieder ins Geleise sprangen. Herr Oberinspektor Fliegauf, Vorstand der Bahnerhaltungsabteilung der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft erzählt sogar den Fall, daß 14 Wagen, allerdings nicht über einen Sperrbaum von normalem, sondern ziemlich schwächerem Querschnitt darüber und wieder ins Geleise sprangen; in beiden Fällen konnte ein Unglück verhütet werden. Im September 1905 schob ein Lastzug 3 leere Wagen nahe der Station Sztrecsno der Kaschau-Oderbergerbahn in ein Abzweiggeleise, das in einen der Kaschau-Oderbergerbahn gehörigen Schotterbruch führte.

Die Waggons wurden offenbar nicht genügend gegen Abrollen versichert oder die Unterlagskeile von frevelhafter Hand entfernt und die Bremsen gelöst. Das Personal hatte vor Verlassen den Sperrbaum wieder in die normale Lage zurückgebracht, die Signale für die Hauptstrecke wieder auf freie Fahrt gebracht und war davongefahren. Kurze Zeit darauf rollten die drei abgestellten Lowrys in einem Gefälle von 4·54‰ die 100 *m* bis zum Sperrbaum, welcher abnormal in Pufferhöhe in einer Stärke von 20—22 *cm* nach einer alten Konstruktion angebracht war und brachen ihn mitten durch. Zwei Waggons rollten hierauf noch über den Wechsel, ohne ihn aufzuschneiden, hinweg ins Hauptgeleise hinaus und blieben stehen. Der letzte Wagen stand schon am Herzstück stille. Der kurze Zeit später nachfolgende Schnellzug warf den am Herzstück stehenden Waggon auf die Seite und hätte die Stelle, bevor dieser Waggon aufs Geleise wieder zurückfiel, wegen seiner Kürze und Schnelligkeit bereits verlassen gehabt, wenn er nicht gleich darauf in die zwei im Hauptgeleise stehenden Waggons gestoßen wäre. Der erstenwähnte Wagen fiel zurück, traf einen der Personenwagen und schlitzte ihn der Länge nach auf. Mehrere Personen wurden dabei mehr oder minder erheblich verletzt, zwei Personen, darunter ein Sektionschef des bosnischen Finanzministeriums, getötet. Der Unfall war daher, auch abgesehen vom Materiale, ziemlich bedeutend.

Solche und ähnliche Vorkommnisse haben uns schon vor Jahren bewogen, statt Sperrbäumen, Entgleisungsvorrichtungen für solche Zwecke vorzuschlagen und hatten wir schon auf der Pariser Ausstellung im Jahre 1900 einen eisernen Geleisesperrbaum mit Entgleisungsschuh ausgestellt.

Von allem Anbeginn hatten wir überall speziell weniger bei den technischen Abteilungen, als vielmehr beim Verkehre, mit einer außerordentlichen Animosität gegen jede Entgleisungsvorrichtung zu kämpfen. Unser hohes Eisenbahnministerium ist seit jeher für das Prinzip der Entgleisungsvorrichtungen eingetreten und erst in letzterer Zeit wurden für Lokalbahnen

Digitized by Google

im Staatsbetriebe gleichfalls Entgleisungsvorrichtungen vorgesehen, es ist dies der Entgleisungsschuh mit Schloß und Kontrollhebel, der so wie der normale große Sperrbaum als Entgleisungsvorrichtung funktioniert, der minderen Leistung wegen jedoch mit nur einem Schuh statt deren zwei arbeitet. Die prinzipielle Anschauung der Anbringung von Entgleisungsvorrichtungen, um die Hauptstrecke vor aus Abzweigungen abrollenden Wagen zu schützen, habe ich nachher auf meinen Reisen in Amerika, England und Deutschland bestätigt gefunden. In Deutschland verwenden sie Entgleisungsklötze aus Holz und Eisen kombiniert, auch ganz aus Eisen, in Amerika direkte Entgleisungsweichen, das sind einfach zwei Spitzschienen ohne Fortsetzung, die zugleich mit dem Hauptwechsel umgestellt werden.

Dies ist eine zwar rücksichtslose, aber planmäßige Maßregel, um jeden Unfall auf der Hauptstrecke überhaupt auszuschließen. Sie schließt aber nicht aus, daß beim Heranswerfen etwa entrollter Wagen Material oder auch Menschen zu Schaden kommen, man hat aber, wenn man das Unglück schon nicht ganz verhüten kann, demselben wenigstens bestimmte Grenzen gezogen und jedenfalls die Hauptstrecke freigehalten. Überdies sind die Entgleisungsschuhe so konstruiert, daß bei geringfügigem Anfahren noch keine Entgleisung, sondern nur ein Aufhalten erfolgt.

Entgleisungsweichen, wie sie in Amerika angebracht werden, sind wie aus einem Prospekte der Taylor Signal Co. zu ersehen ist, nach Art der Kletterweichen gebaut, so daß gar keine Unterbrechung des Schienenstranges stattfindet.

In der Grand Central Station New York, in der ein ganz exorbitanter Verkehr sich abspielt, habe ich selbst eine ganze Reihe von solchen Entgleisungsweichen gesehen, die dort dazu dienen, um die Haupt-, Ein- und Ausfahrtgeleise gegen etwa abrollende Wagen oder Zugsteile zu schützen, die von den Aufstellungsgeleisen für die Zugsgarnituren kommen könnten. Übrigens habe ich auch Entgleisungsschuhe ganz ähnlich den unseren in Amerika vorgefunden.

Ich will nun schließen mit einen neuen Mittel, das uns in der letzten Zeit beschieden wurde, um entlaufene Wagen, selbst mit hohen Geschwindigkeiten von 70—90 *km* ohne Beschädigung des Oberbaues, der Fahrbetriebsmittel, der Waren und schließlich des Bremsmittels selbst auf relativ kurze Distanzen sicher zum Stehen zu bringen. Es ist dies der Bremsschlitten, System Schön.

Meines Wissens hat nur Büssing in Braunschweig Bremsmittel auf beiden Schienen gleichzeitig angewendet, die seit vielen Jahren in Deutschland auch in Verkehr gesetzt wurden. Diese ist einfach eine Verdoppelung des bekannten Büssingschen Bremsschuhes, indem beide Schuhe durch eine federnde Stange verbunden sind. Die Wirkung ist eine ganz gute, für große Gewichte und hohe Geschwindigkeiten jedoch nicht in dem Maße anreichende.

Auch Schön verwendet zwei Bremsschuhe, die durch eine federnde Stange miteinander verbunden sind, um in Bögen, d. h. Spurerweiterungen denselben folgen zu können. Jeder Schuh besteht jedoch aus einem Keilpaar, zwischen welchen das Rad eingeklemmt wird, nachdem es vorher die vorliegende Nase überspringen mußte, und dies in Verbindung mit einer Hartholzsohle, die in besonderer Weise einen Schmirgelanstrich erhält, förderte Resultate zutage, wie wir sie bis heute nicht kannten.

Ausgedehnte Versuche wurden von den österreichischen Staatsbahnen im neuen Rangierbahnhofe in Salzburg vorgenommen.

Hiebei gelangten in dem einen Falle fünf Wagen von 79·4 *t* Gewicht zur Bremsung. Die Fahrgeschwindigkeit betrug 50 *km*, der Bremsweg bis zum Stillstande 292 *m*, die Bremsdauer bis zum Stillstande 41 Sekunden. Verwendet wurde ein noch ungebrauchter Schlitten, die Schienen waren infolge Regens naß. In dem zweiten Falle gelangten dieselben fünf Wagen von 79·4 *t* Gewicht, welche entrollt waren, zum Anhalten. Hiebei betrug die Geschwindigkeit 60 *km*, der Bremsweg bis zum Stillstande 541 *m*, die Bremsdauer bis zum Stillstande 52 Sekunden. Zur Bremsung wurde ein bereits gebrauchter Bremsschlitten mit größtenteils abgeschliffenem Schmirgelbelag verwendet und waren die auf 47 *m* Länge mit Sand bestreuten Schienen infolge Regens gleichfalls naß.

Hieran reihen wir die Ergebnisse von Versuchen, die die Verwaltung der Schantung-Eisenbahn in China auf dem Zechengeleise in Tsetschuan vorgenommen hat. In einem Falle gelangte ein beladener Koblenwagen zur Bremsung. Die Fahrgeschwindigkeit betrug 43 *km*, der Bremsweg bis zum Stillstande 83 *m*. In einem zweiten Falle wurden zwei beladene Koblenwagen aufgehalten und war hier die Fahrgeschwindigkeit 60 *km*, der Bremsweg 390 *m* bei Verwendung des erstgenannten Schlittens. Der Holzbelag war im ersten Falle angekohlt, im zweiten ganz abgebrannt, jedoch Wagen und Bremsmittel unbeschädigt.

Bei von den Schweizerischen Bundesbahnen auf der Zweigbahn Pratteln—Saline—Schweizerhalle Mitte vorigen Jahres durchgeführten Versuchen ergaben sich folgende Resultate:

In einem Falle wurde ein beladener Wagen von 12·6 *t* Gewicht aufgehalten. Bei einer Geschwindigkeit von 57 *km* ergab sich ein Bremsweg bis zum Stillstande von $58^1/_2$ *m*.

In einem zweiten Falle wurden zwei beladene Wagen aufgehalten. Dieselben hatten ein Gewicht von 25·420 *t*, fuhren mit 52 *km* Geschwindigkeit; als Bremsweg wurden bis zum Stillstande 139·4 *m* zurückgelegt.

Auch seitens der Nordbahn, sowie der Südbahngesellschaft wurden Erprobungen mit durchwegs günstigem Ergebnisse vorgenommen, deren Resultate mir jedoch gegenwärtig nicht zur Hand sind. Bis jetzt ist mir kein anderes Bremsmittel bekannt geworden, welches bei entlaufenen Wagen so absolut zuverlässige und so sehr günstige Resultate bietet.

Die alleinige Anwendung Schönacher Bremsschlitten wurde übrigens seitens unseres hohen Eisenbahnministeriums für die k. k. österreichischen Staatsbahnen vorgeschrieben. Ein wesentlicher Umstand für die Brauchbarkeit eines Bremsmittels zum Anhalten entlaufener Wagen ist übrigens auch der, daß dieser Schuh durch eine zweckmäßige Einschiebebühne sehr rasch ans Geleise richtig gebracht werden kann, ohne daß sich der Wächter dem letzteren in gefährlicher Weise zu nähern oder gar dasselbe zu betreten braucht. Für den Erfolg im entscheidenden Augenblick und für die Erreichung des mit dem Ankauf beabsichtigten Zweckes ist dies gewiß von großer Bedeutung.

Der Vortrag war durch die im folgenden genannten Zeichnungen und Modelle anschaulich gemacht:

Wandtafeln:
Hakenschloß für lokal gestellte Weichen;
Kletterweiche;
Längenprofil des Zechengeleises Tsetschnan der Schantung-Eisenbahn;
Längenprofil des Zweiggeleises Pratteln—Saline—Schweizerhalle.

Modelle:
Bremsschlitten, Patent Schön;
Eiserner Geleesesperrbaum (Entgleisungsvorrichtung);
Entgleisungsschuh mit Zentralschloß und Anschlaghebel;
2 Geleiselehren, System Pithart (1 für Wächter, 1 für Bahnmeister);
11 Geleiselehren verschiedener Systeme, in Modell oder Zeichnung;
1 Schienennotverbandkloben, System Büssing;
Knall- und Lichtsignale, System Senthe;
Magnesiumfackeln, System Senthe.

Digitized by Google

CHRONIK.

Baugenossenschaft von Beamten der k. k. Staatseisenbahnverwaltung in Wien. Sonntag den 25. März l. J. fand im Sitzungssaale der k. k. Staatsbaudirektion Wien die I. ordentliche Generalversammlung der „Baugenossenschaft von Beamten der k. k. Staatseisenbahnverwaltung in Wien" statt, welche den Zweck verfolgt, ihren Mitgliedern um ihr Quartiergeld Wohnungen zu schaffen, die allen hygienischen, ethischen und standesgemäßen Anforderungen entsprechen und somit durch Selbsthilfe, sowie durch ein festes Zusammenwirken aller Beamten der k. k. Staatseisenbahnverwaltung der schon seit längerer Zeit bestehenden Wohnungsmisere zu begegnen.

Der Vorsitzende dieser Versammlung, Inspektor Adolf Janisch konnte mit besonderer Befriedigung konstatieren, daß die Gründung der Baugenossenschaft in den Kreisen der Kollegenschaft günstig aufgenommen wurde, daß bereits in der kurzen Zeit weit über 100 Mitglieder ihren Beitritt gezeichnet haben, und daß auch die zahlreiche Beteiligung an der Generalversammlung beweise, daß die Gründung der Baugenossenschaft allseits das größte Interesse errege.

Das k. k. Eisenbahnministerium hatte einen Vertreter entsendet, der namens des k. k. Eisenbahnministeriums die Erklärung abgab, daß dasselbe die neue Genossenschaft tunlichst fördern werde. Das k. k. Eisenbahnministerium werde die von dem Vorstande und Aufsichtsrate der Genossenschaft in einem Memorandum niedergelegten Bitten in wohlwollende Erwägung ziehen.

Der Rechenschaftsbericht des Vorstandes über seine bisherige Tätigkeit, sowie die Mitteilungen über die bereits eingeleiteten Schritte, um mit dem Baue von Mietwohnungen und Familienhäusern ehestens beginnen zu können, wurden mit großer Befriedigung zur Kenntnis genommen. Sodann wurden die Neuwahlen des Vorstandes und Aufsichtsrates vorgenommen.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im März 1906.

1. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 8951 *km* 1906, gegen 8786 *km* 1905).

Befördert wurden 3,587.700 Personen und 3,142.700 *t* Güter, und hiefür 4,952.900, bezw. 16,739.600, zusammen K 21,692.500 eingenommen (+ 749.758 gegen März 1905).

Im Monate März 1906 betrugen die provisorisch ermittelten Transporteinnahmen der österr. Staatsbahnen auf den westlichen Linien aus dem Personenverkehre K 3,271.100 (2,686.900 Reisende), aus dem Güterverkehre K 11,598.600 (2,475.400 *t*), auf den östlichen Linien aus dem Personenverkehre K 1,681.800 (900.800 Reisende), aus dem Güterverkehre K 5,141.000 (667.300 *t*).

Im Vergleiche mit dem definitiven Erfolge des Monats März v. J. zeigt die Gesamteinnahme des Berichtsmonats im Personenverkehre eine Zunahme um K 48.438 (+ 28 500 Reisende), im Güterverkehre um K 701.320 (+ 154.400 *t*).

Von der Mehreinnahme des Personenverkehres entfallen K 19.933 (+ 18.700 Reisende) auf das westliche und K 28.505 (+ 9.800 Reisende) auf das östliche Staatsbahnnetz. Im Güterverkehre erzielten bloß die westlichen Staatsbahnen eine Mehreinnahme und zwar im Betrage von K 885 113 (+ 141.300 *t*), während die Einnahme der östlichen Staatsbahnen aus diesem Transportzweige um K 183.793 (+ 13.100 *t*) zurückgeblieben ist.

Der Personenverkehr des Monats März v. J. weist eine verhältnismäßig hohe Vergleichsziffer aus, welche hauptsächlich daraus resultierte, daß der Festtag Maria Verkündigung im Vorjahre auf einen Samstag, dagegen im Berichtsmonate auf einen Sonntag fiel.

Mit Rücksicht auf diesen Umstand muß die Einnahme beider Staatsbahnnetze aus dem Monate März l. J. auch trotz der geringen absoluten Steigerung als eine verhältnismäßig günstige bezeichnet werden.

Im Güterverkehre erzielten bloß die westlichen Staatsbahnen eine ansehnliche Mehreinnahme, die zumeist aus stärkeren Verfrachtungen von Kohle nach dem Auslande, sowie aus der lebhaften Beförderung von Mahlprodukten, Erz und Eisen im Inlandsverkehre, ferner aus der seit 1. März im Lokalverkehre der k. k. Staatsbahnen zur Einhebung gelangenden Stationsgebühr stammt. Die Einnahmen des Güterverkehres der östlichen Staatsbahnen blieben trotz der Wirksamkeit dieser Neueinführung hinter den Ergebnissen des Vergleichsmonats nicht unbedeutend zurück. Diese Abnahme resultiert aus der Abschwächung des Getreide- und Holzverkehres infolge des Inkrafttretens der neuen Handelsverträge.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Monats Dezember 1905 ergab ein Plus von K 733.902, wodurch sich die bisher ausgewiesene Einnahme des Jahres 1905 von K 267,351.778 auf K 268,085.680 und die bisher ausgewiesene Mehreinnahme von K 13,412.048 gegenüber dem Vorjahre auf K 14,145 950 erhöht.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 2,500.000 Personen und 55.000 *t* Güter und hiefür K 350.000, bezw. 75.000, zusammen K 425.000 eingenommen (+ 10.694 gegen März 1905).

Nach der provisorischen Ermittlung waren die Einnahmen des Monats März l. J. im Personenverkehre um K 7561 (+ 40.900 Reisende), im Güterverkehr um K 3133 (+ 4600 *t*) höher als das definitive Ergebnis desselben Monats im Vorjahre.

Die Gesamteinnahme des ersten Quartals dieses Jahres zeigt gegenüber der Einnahme derselben Periode vorigen Jahres im Personenverkehre eine Zunahme um K 27.683 (+ 229.000 Reisende), im Güterverkehre um K 15 191 (+ 14.100 *t*).

Die definitiven Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn betragen im Jahre 1905 K 5,088 072, mithin um K 185.031 mehr als im Jahre 1904.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Februar 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905.

Im Monate Februar 1906 hat das österreichische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Februar 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 11,080.293 Personen und 9,564.296 *t* Güter befördert und K 51,057.388 vereinnahmt, das ist pro *km* K 2410.

Im gleichen Monate 1905 betrug die Einnahme K 47,563.759 oder pro *km* K 2288; es resultiert daher für den Monat Februar 1906 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 5·3%.

In den ersten zwei Monaten 1906 wurden auf denselben Bahnen 23,559.017 Personen und 19,810.221 *t* Güter befördert und K 105,979.006 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1905 betrug die Einnahme K 97,103.100. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.187 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1905 dagegen 20.791 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1906 auf K 5002, gegen K 4670 im Vorjahre, das ist um K 332 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1906 auf K 30.012 gegen K 28.020 im Vorjahre, das ist um K 1992, mithin um 7·1% günstiger.

Digitized by Google

Betriebsökonomische Ergebnisse im Güterzugsverkehre der österreichischen Staatsbahnen. Die vom Eisenbahnministerium mit besonderem Nachdrucke verfolgten Maßnahmen, welche auf die rationelle Ausnützung der Lokomotivkraft und des Wagenparkes bei den Güterzügen der österreichischen Staatsbahnen hinzielen, sind auch im abgelaufenen Jahre von Erfolg begleitet gewesen. Die durchschnittliche Bruttobelastung eines Güterzuges hat im Jahre 1905 die im Vergleiche mit den meisten anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen sehr bemerkenswerte Höhe von 459 *t* erreicht, ist demnach seit 1899, in welchem Jahre dieselbe 407 *t* betragen hatte, um 52 *t* gestiegen, was eine namhafte Ersparnis an Lokomotivleistungen und auch an Betriebskosten bedeutet, da jede Tonne höherer Durchschnittslast einem Minderaufwande von mindestens 40.000 Güterzugskilometer gleichkommt. Dieses günstige Ergebnis ist auf die fortschreitende Verwendung neuer leistungsfähigerer Lokomotiven im Güterzugsdienste und auf die intensive Überwachung der Exekutivstellen binsichtlich der Betriebsökonomie zurückzuführen. Durch Einführung von Güterwagen mit großer Tragfähigkeit (gegenwärtig steht u. a. eine große Anzahl Kohlenwagen von 20 *t* Ladegewicht in Verwendung, Neuanschaffungen werden nur nach dieser Type vorgenommen) sowie durch sonstige Maßnahmen ist auch eine Verminderung der toten Last bei den Güterzügen erzielt worden. Auch in der rationellen Verwendung des Wagenparkes schloß das Jahr 1905 günstig ab, indem mit beladenen Güterwagen um 3·3% mit leeren Güterwagen nur um 1·9% mehr Achskilometer geleistet worden sind als im Jahre 1904.

Eine Milliardenanleihe in Italien für Eisenbahnbauten. In der Italienischen Kammer hat Ministerpräsident Sonnino unlängst ein großes Eisenbahnprogramm entwickelt. Er kündigte an, daß die größte, noch nicht im Staatsbetrieb befindliche Eisenbahn, die Meridionalbahn, in naher Zeit vom Staate übernommen werden solle. Dann wird ganz Italien, wenn man von einzelnen kleinen Lokalbahnunternehmungen absieht, von einem einheitlichen großen Staatsbahnnetze durchzogen sein. Der Ministerpräsident entwickelte sodann einen Finanzplan für den Ausbau und die Reorganisation des Italienischen Eisenbahnnetzes. Für einen Zeitraum von zehn Jahren solle ein besonderer Eisenbahnkredit von 1300 Millionen Francs in Anspruch genommen werden. Hiedurch sollen die nötigen Mittel gewonnen werden, um die schweren Übelstände des Eisenbahnwesens in Italien zu beseitigen (vergl. unsere „Mitteilungen in Nr. 7 ex 1906). Es sollen die Linien verbessert, die Stationen erweitert, Waggons und Lokomotiven angeschafft und im Jahre 1908 mit dem Baue neuer Eisenbahnlinien, insbesondere in Sizilien begonnen werden. Sonnino kündigte an, daß er für die Eisenbahnbauten ein besonderes, in fünfzig Jahren amortisierbares Eisenbahnpapier kreieren wolle. Das wäre das erste italienische Staatspapier seit vielen Jahren, da Italien seit dem Jahre 1893 keine Renten begeben hat. Das neue Eisenbahnpapier wird jedoch erst in mehreren Jahren zur Ausgabe gelangen und in den nächsten Jahren wird der Staat seine Kassenbestände für die Zwecke des Eisenbahnbaues zur Verfügung stellen.

LITERATUR.

„Österreichisches Kursbuch". Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Kondukteur") ist soeben die Mai-Ausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtpläne und Fahrpreise, sowie einen Führer in den Hauptstädten, Karten und Städteplänе enthält. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken etc. und von der Verlagshandlung R. v. Waldheim in Wien. Preis K 1·40, kleine Ausgabe 70 h.

Anfsätze über das schweizerische Eisenbahn-Haftpflichtrecht. Von Dr. Ernst Guyer, Rechtsanwalt in Zürich. Zürich. Verlag von Schulthess & Co. 1905. Preis Mk. 1.80.

In dem vorliegenden Büchlein sind fünf Aufsätze des Verfassers vereinigt, welche alle den Zweck verfolgen, einzelne Fragen in eingehender Weise zu erörtern. Sie bilden daher eine Ergänzung des Kommentars desselben Verfassers zu dem neuen schweizerischen Haftpflichtgesetze, welcher, wie wir in unserer Anzeige (Nr. 13 vom 26./3. l J.) betont haben, hie und da etwas kurz gefaßt ist. Die Themen sind: „Zur Revision des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes vom 1. Juli 1875". „Die Hilfsarbeiten bei der Eisenbahnunternehmung und deren rechtliche Behandlung in der schweizerischen Gesetzgebung und Praxis." „Die Rechtsstellung der Eisenbahnangestellten nach dem neuen Eisenbahnhaftpflichtgesetze". „Der Vergleich im Haftpflichtrechte." „Der Umfang der Schadenersatzpflicht und die Berechnung der Haftpflichtentschädigung." Die Darstellung ist eine sehr leicht faßliche und klare, das Buch daher sowie der Kommentar nur zu empfehlen. Dr. Hilscher.

Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik. Unter Mitwirkung von Fachgenossen herausgegeben und redigiert von Fritz Hoppe, Ingenieur für Elektrotechnik. Das Werk erscheint in 20 Lieferungen zu 60 h oder in Halbfranzband gebd. K 15. A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.

Verfasser und Verleger haben in den bisher erschienenen 5 Lieferungen ihr möglichstes getan, um allen Anforderungen, welche man an ein solches Speziallexikon stellen muß, gerecht zu werden. Das Werk umfaßt alle Anwendungsgebiete der Elektrizität. Doch soll das Werk weder ein Fach besonders bevorzugen, noch soll es nur dem Laien und Anfänger oder lediglich dem Spezialisten gerecht werden, sondern jedem dienen. Zu diesem Zwecke sind alle auf die Elektrotechnik bezüglichen Stichworte aufgenommen und allgemein verständlich erläutert worden. Über 500 deutliche und instruktive Abbildungen, darunter zahlreiche Schaltungsschemata, unterstützen in vorzüglicher Weise die an den betreffenden Stellen gegebenen Erklärungen. Wir werden nach vollständigem Erscheinen des Werkes eine eingehende Besprechung bringen.

Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung Verwaltung und Volkswirtschaft. Herausgegeben von Dr. K. Th. v. Eheberg und Dr. A. Dyroff. München J. Schweizer's Verlag.

Die vom Jahrgange 1906 vorliegenden Hefte 1 und 2 enthalten eine Reihe sehr interessanter Abhandlungen, von denen wir nur anführen: Hoffmann: Reichserbschaftssteuer, Frankenberg: Angehörigenfürsorge nach Arbeiterversicherungsrecht, Huncke: Beiträge zur sozialen Entwicklung im Königreich Sachsen. Außerdem reiche Literaturangaben, Gesetzesmitteilungen etc

CLUB-NACHRICHTEN.

Sonntag den 13. Mai 1906

findet ein zweitägiger Ausflug nach **Carnuntum** statt. Abfahrt zu Schiff (Weißgärberlände um 7 Uhr früh. Ankunft in Deutsch-Altenburg 9 Uhr vormittags, daselbst Besichtigung des Museums, Amphitheaters sowie der Ausgrabungen. Mittagessen im Kasino. Nachmittag Parkpromenade sowie Spaziergang nach Hainburg. Besichtigung der Stadt. Abendessen, sodann Rückfahrt mit der Bahn.

Von Mitgliedern eingeführte Gäste willkommen.

Die Mitglieder werden ersucht die Clubabzeichen anzulegen. Die Besorgung der erforderlichen Fahrlegitimationen (Regiekarten etc.) wolle seitens der Teilnehmer veranlaßt werden.

Das **Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.**

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Abänderung der Bezeichnung der Station Puch bei Hallein.

Die bisherige Bezeichnung der Station „Puch bei Hallein" wird vom 1. Mai 1906 an in „Puch-Oberalm" abgeändert.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrat beehrt sich die Herren Aktionäre zur 55. (ordentlichen) General-Versammlung einzuladen, welche Freitag den 1. Juni 1906 um 10 Uhr vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamten-Vereines der österr.-ung. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1905;
2. Bericht des in der vorjährigen General-Versammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1905 gewählten Revisions-Ausschusses;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktien-Conpons;
4. Antrag des Verwaltungsrates auf Abänderung des § 54 der gesellschaftlichen Statuten;
5. Wahl von Verwaltungsrats-Mitgliedern;
6. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1906.

Wien, im April 1906. Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur 41. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Samstag den 2. Juni 1906 um 10 Uhr vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamten-Vereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1905;
2. Bericht des in der vorjährigen General-Versammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1905 gewählten Revisions-Ausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrates, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktien-Coupons;
4. Wahl von Verwaltungsrats-Mitgliedern;
5. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1906.

Der Verwaltungsrat.

Gültig ab 1. Mai 1906

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

Wien—Köln—Brüssel—London

Wien Pamatár Vendég Hum und Mainzer Gemsh.

Wien—Lemberg—Czernowitz

Bukarest Constanza Constantinopel

Stadttarten der k. k. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart

Lexikon der gesamten Technik

und ihrer Hilfswissenschaften

Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben von **Otto Lueger**

2. neubearbeitete und vermehrte Auflage

Erscheint in 8 Bänden gebunden in Halbleinen à 20 Mark und in 40 Abteilungen à 5 Mark.

Ueber jeden technischen Begriff, jede wissenschaftliche Bezeichnung und jedes mathematische, physikalische oder chemische Problem gibt Luegers Lexikon **sachliche, knappe, aber erschöpfende Auskunft in leicht verständlicher Form.**

Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen entgegen, die auf Wunsch die 1. Hälfte der 1. Abteilung zur Ansicht ins Haus liefern.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung des Tarifnachtrages III.

Mit 1. Mai 1906, für Frachterhöhungen mit 15. Juni 1906, tritt der Nachtrag III zum Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen und Änderungen der Zwischenlagerungs- und Reexpeditions-Bestimmungen der Ausnahme-Tarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege, sowie die Wiedereinführung der letzteren für 1906.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 50 Pfg. oder 60 Heller für das Stück erhältlich.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn namens der beteiligten Bahnen.

Hydrochromin. Diese wetterfeste und feuerhemmende Anstrichfarbe gewinnt durch ihre vielseitigen Vorzüge und ihren relativ sehr billigen Preis tagtäglich neue Anhänger und Freunde. So hat z. B. das Baudepartement der galizischen Statthalterei angeordnet, daß sämtliche neue Gerichtsgebäude in Galizien, die im laufenden Jahre fertig werden, mit Hydrochromin zu streichen sind. Mehrere Bahnerhaltungs-Sektionen, k. k. Genie-Direktionen, viele Ämter und Behörden, sowie eine große Anzahl Baumeister, Maler und Hausbesitzer verwenden schon seit Jahren dieses Anstrichmaterial und sprechen sich in der allergünstigsten, mitunter sogar enthusiastischen Weise darüber aus. Sehr interessant ist auch ein Prüfungs-Zeugnis des Untersuchungsamtes des Deutschen Malerbundes in Kiel über diese Anstrichfarbe, in welchem auf Grund eingehendster Versuche ausführlich über die erzielten Resultate referiert wird.

Zur Information für diejenigen geschätzten Leser unseres Blattes, welchen Hydrochromin noch nicht bekannt sein sollte, wollen wir nur flüchtig erwähnen, daß es sich um eine in Form eines trockenen Pulvers gelieferte Farbe handelt, die nur mit kaltem Wasser ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt wird, damit schon streichfertig ist und einen wetterfesten, waschbaren, geruchlosen, giftfreien und antiseptischen Anstrich gibt.

„Hydrochromin" ist ein Produkt der Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G., deren Wiener Bureau (IX. Liechtensteinstraße 17) auf Verlangen Prospekt, Muster, Anstrichproben, ferner einen Auszug aus den vorliegenden zahlreichen Attesten, darunter auch den Abdruck des früher erwähnten Prüfungszeugnisses franko und gratis an Reflektanten versendet.

Digitized by Google

Kundmachung.

Von der auf Grund des publizierten Prospektes zur Ausgabe gelangenden 5% Russischen Staatsanleihe 1906 im Gesamt-Nominalbetrage von Rubel 843,750.000 = France 2,250,000.000 = Livres Sterling 89,325.000 = Mark D. R. W. 1,818,000.000 = Österr. Kronen 2,133,000.000 = Holl. Gulden 1,075,500.000 wird ein Teilbetrag von **Nom. K 156,420.000** bestehend aus **330.000 Obligationen à Nom. K 474.—**, welche bei den definitiven Titres die Serien 241—273 umfassen, werden hiemit zur Subskription aufgelegt.

Die Subskription findet Donnerstag, den 26. April 1906 statt: in Wien bei: der Anglo-Oesterreichischen Bank, dem Wiener Bank-Verein, der K. k. privilegierten allgemeinen österreichischen Boden-Credit-Anstalt, der K. k. priv. Oesterreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft und deren Bank- und Wechslergeschäft, der Kais. Kön. privilegierten Oesterreichischen Länderbank, weiters bei den Zweigniederlassungen: der Anglo-Oesterreichischen Bank in Ausig a. E., Bodenbach, Brünn, Budapest, Prag, Teplitz, Trantenau und Triest, des Wiener Bank-Verein in Aussig a. E., Bielitz-Biala, Brünn, Budapest, Czernowitz, Friedeck-Mistek, Graz, Karlsbad, Klagenfurt, Lemberg, Marienbad, Prag, Prossnitz, St. Pölten, Teplitz, Villach und Wiener-Neustadt, der K. K. priv. Oesterreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe in Bozen, Brünn, Feldkirch, Gablonz, Görz, Innsbruck, Karlsbad, Lemberg, Mährisch-Ostrau, Olmütz, Pola, Prag, Reichenberg, Teplitz, Triest und Troppau, der Kais. Kön. privilegierten Oesterreichischen Länderbank in Prag, ferner in Brünn bei der k. k. priv. Mährischen Escomptebank, in Graz bei der Steiermärkischen Escomptebank, in Prag bei der Böhmischen Escompte-Bank (sowie bei deren Filialen), der Böhmischen Industrialbank, der k. k. priv. Böhmischen Union-Bank (sowie bei deren Filialen), der Živnostenská banka pro Čechy a Moravu, in Triest bei der Banca Commerciale Triestina und in Budapest bei der Ungarischen Allgemeinen Creditbank, der Ungarischen Escompte- und Wechsler-Bank, während der bei jeder Stelle üblichen Geschäftsstunden unter den nachstehenden Bedingungen:

1. Der Subskriptionspreis beträgt 88% vom Nominal-Kapitale in Kronen = K 417.12 für jede Obligation von K 474.—, zuzüglich der laufenden Zinsen vom 1. Mai 1906 bis zum Tage der Abnahme. Die Effekten-Umsatzsteuer trägt der Zeichner. 2. Die Subskription erfolgt mittels des für dieselbe bestimmten Anmeldungs-Formulares, welches bei den vorgenannten Stellen erhältlich ist. Jeder Subskriptionsstelle ist die Befugnis vorbehalten, nach ihrem Ermessen die Höhe des Betrages jeder einzelnen Zeichnung festzusetzen. 3. Bei der Subskription ist eine Kaution von 10% des gezeichneten Nominalbetrages zu hinterlegen, und zwar entweder in Barem oder in solchen nach dem Tageskurse zu verrechnenden Effekten, welche die betreffende Subskriptionsstelle als mündelsicher erachtet. 4. Die Einzahlung für die angeteilten Obligationen hat in folgender Weise zu geschehen: am 15. Mai 1906 22½ = K 104.28 per Obligation zuzüglich K 0·280 für laufende Zinsen, am 16. Juli 1906 22½ = K 104.28 per Obligation zuzüglich K 1·234 für laufende Zinsen, am 15. September 1906 22½ = = K 104.28 per Obligation zuzüglich K 2·205 für laufende Zinsen, am 15. Oktober 1906 22½ = K 104.28 per Obligation zuzüglich K 2·699 für laufende Zinsen, zusammen 88% = K 417.12 per Obligation zuzüglich laufender Zinsen. Vom 15. Mai 1906 an hat jeder Zeichner das Recht, die ihm zugeteilten Obligationen voll einzuzahlen, in welchem Falle die Regulierung der laufenden Zinsen bis zum Tage der Vollzahlung stattfindet.

Wien und Budapest, April 1906.

Anglo-Oesterreichische Bank.
K. k. privilegierte allgemeine österreichische Boden Credit-Anstalt.
Niederösterreichische Escompte-Gesellschaft.
Wiener Bank-Verein.
K. K. priv. Oesterreichische Credit Anstalt für Handel und Gewerbe.
Kais. Kön. privilegierte Oesterreichische Länderbank.
Ungarische Allgemeine Creditbank.

Anton Rothmaier

Besitzer der Mollner Holzwarenfabrik und Sägewerk

empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:

Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlegende Holzwaren und Schalttmaterialien aus weichem Holz.

Niederlage: **WIEN, IX. Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.**

Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. Mai 1906. Sommerdienst 1906.

Kürzeste Schnellzug-Verbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

Badgastein, Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg),
Mailand (via Arlberg-St. Gotthard), **München** und **Bad Reichenhall** (via Salzburg)

sowie umgekehrt.

Wien Nor. ab | Prag I.t.A. | Paris Gare de l'Est | Basel Bad. Bf. | Mailand Centrale | Genf | Innsbruck | Zürich | Karlsbad | München | Bad Reichenhall | Salzburg | Bad Gastein

Wien Nor. ab 6.30 | Prag I.t.A. 7 an 1.— | Paris Gare de l'Est 8.55 | Basel Bad. Bf. 6.10 | Mailand Centrale 7.12 | Genf 6.10 | Innsbruck 11.35 | Zürich 6.10 | Karlsbad 7.12 | München 11.35 | Bad Reichenhall 11.35 | Salzburg 11.35 | Bad Gastein 11.35

Prag I.t.A. ab 7 an 1.— | Wien Nor. 6.30 | Paris Gare de l'Est 8.55 | Basel Bad. Bf. 6.10 | Mailand Centrale 7.12 | Genf 6.10 | Innsbruck 11.35 | Zürich 6.10 | Karlsbad 7.12 | München 11.35 | Bad Reichenhall 11.35 | Salzburg 11.35 | Bad Gastein 11.35

Karlsbad ab 1.55 | Wien Nor. 9.15 | Paris Gare de l'Est 8.55 | Basel Bad. Bf. 6.10 | Mailand Centrale 7.12 | Genf 6.10 | Innsbruck 11.35 | Zürich 6.10 | Prag I.t.A. 7.12 | München 11.35 | Bad Reichenhall 11.35 | Salzburg 11.35 | Bad Gastein 11.35

Wien Nor. ab 9.15 | Karlsbad 1.55 | Paris Gare de l'Est 8.55 | Basel Bad. Bf. 6.10 | Mailand Centrale 7.12 | Genf 6.10 | Innsbruck 11.35 | Zürich 6.10 | Prag I.t.A. 7.12 | München 11.35 | Bad Reichenhall 11.35 | Salzburg 11.35 | Bad Gastein 11.35

Wien Nor. ab 6.30 | Prag I.t.A. 7 an 1.— | Paris Gare de l'Est 8.55 | Basel Bad. Bf. 6.10 | Mailand Centrale 7.12 | Genf 6.10 | Innsbruck 11.35 | Zürich 6.10 | Karlsbad 7.12 | München 11.35 | Bad Reichenhall 11.35 | Salzburg 11.35 | Bad Gastein 11.35

Prag I.t.A. ab 7 an 1.— | Wien Nor. 6.30 | Paris Gare de l'Est 8.55 | Basel Bad. Bf. 6.10 | Mailand Centrale 7.12 | Genf 6.10 | Innsbruck 11.35 | Zürich 6.10 | Karlsbad 7.12 | München 11.35 | Bad Reichenhall 11.35 | Salzburg 11.35 | Bad Gastein 11.35

Karlsbad ab 1.55 | Wien Nor. 9.15 | Paris Gare de l'Est 8.55 | Basel Bad. Bf. 6.10 | Mailand Centrale 7.12 | Genf 6.10 | Innsbruck 11.35 | Zürich 6.10 | Prag I.t.A. 7.12 | München 11.35 | Bad Reichenhall 11.35 | Salzburg 11.35 | Bad Gastein 11.35

Wien Nor. ab 9.15 | Karlsbad 1.55 | Paris Gare de l'Est 8.55 | Basel Bad. Bf. 6.10 | Mailand Centrale 7.12 | Genf 6.10 | Innsbruck 11.35 | Zürich 6.10 | Prag I.t.A. 7.12 | München 11.35 | Bad Reichenhall 11.35 | Salzburg 11.35 | Bad Gastein 11.35

Schienenschuh

Patent Scheinig & Hofmann.

Vollkommenste Stoßverbindung für Straßen- u. Vollbahnen.

☐ Patente in allen Staaten. ☐

Bahnen, welche unseres Schienenschuh in Verwendung gen. haben:

Linz Urfahr, Hallstatt, Linz-Gmünden, Pöstlingbergbahn, Preßburg, Aussee, Aussig, Teplitz, Rosza, Barcelona, Krakau Linz Steinberg, Zwickau, Elberfeld, Algier, Lütich, Valparaiso (Straßenbahn), Palermo, Wien, Nordbahnen, Bielefeld, Augsburg, Chaux de Fonds, Hamm, Wiener Lokalbahnen, Elberfeld-Benedorf, Reichenberg, Czernowitz, Stettin, Ulm, Lissa, Mailand, Mühlhausen, Plauen, Mexiko, Dessau, Halle-Nernsburg, Zürich, Koblenzbd, Aachen, Lausanne, Madrid, Frankenbrück, Karlsruhe, Hohenarchbahnen, Halle, Luzern, Amiens, Lingotte, Essen, Navigo, Regensburg, Trier, Kassel, Düsseldorf, Graz, St. Gallen, Bielitz-Biala, Remscheid, Bozen, Elberfeld — Grenzeburg — Remscheid, Buenos-Aires.

SCHEINIG & HOFMANN, Linz a. D., Ober-Österr.

Möbel

Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.

Direkt vom **Kunst-Tischlermeister** erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

☐ **Komplette Brautausstattungen** von fl. 65 bis 5000. ☐

Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock, Sezession, Biedermeier, Renaissance und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Raste, Bücher, Palisander, Mahagoni und weich.

Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand rasch. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.

HERMANN KLAMPER's Nachf. **Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Verkaufshaus, Wien,** VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel„ Engl. Hof" (Savoy). 579 **Preiskurante gratis und franko**

Felix Blaziček

WIEN
V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägnierten Holz.

Feuerfeste Kassen, Billettenkasten, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc. 511

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Digitized by Google

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-
Aktien-Gesellschaft in Simmering
vormals **H. D. Schmid**

Wien-Simmering. **Brünn-Königsfeld.**

Krane, System Stuckenholz.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben u. Schiebbühnen.
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke, ferner mit Hand oder elektr. Antrieb.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Wasserstationen.
Dampfmaschinen mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb u. für elektr. Anlagen.
Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.
Direkt wirkende Duplexpumpen, Expreßpumpen „Schleifmühle".
Holzbearbeitungsmaschinen.
Wasserreiniger etc. 435

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincrusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 478
Reservefond d. Anst.: K 8,943.414, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,781.623.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 525
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeigerr, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Ärztgen Einrichtungen, Elementbatt.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 636

Lichtpausen
aller Art, schön, rasch und billiger wie überall bei 143
G. A. OESTERREICHER
Wien, VIII. Lerchenfelderstraße 45.
— Telephon 18.681. — Lieferant mehrerer Eisenbahn-Direktionen.

Elegante Herrengarderoben u. Uniformen nach Maß
Gustav Pollak & Bruder
Wien, I. Schottenring Nr. 2. 843
Filiale: I. Rotenthurmstraße Nr. 18.

Emil Henricot-Werke
in Court St. Etienne, Belgien.
Ausstellung Prag 1903: Goldene Medaille. 671a
Vertreter für Österreich:
ARTHUR GOBIET, Prag-Karolinenthal.
Gußstahl für Eisenbahnmaterial.
Spezialitäten: Schmierbüchse und Buffer aus Gußstahl,
Patentierte Vorrichtung zum Hochheben der Eisenbahngeleise, System Clito & Funck.

Gebrüder Fromme
Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.
Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.
Reißkroquis, Universal Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkelkrummen, Winkelspiegel Kegel-Transporteure, Pantographen, Meßbänder, Maßstäbe, Reißzeuge etc.
Brücken-Durchbiegungs-Zeichner
(Patent Fromme). 504

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisationen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Desinfektionsblätter auf Wunsch gratis und franko. 550

Neueste patentierte elastische
STAHLDRAHT-MATRATZE
von
Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Eisdrahtwaren-Fabrikanten
Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.
Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer.
Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 550
Können sich nicht einschnüren. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 563

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 538

Dynamomaschinen — Elektromotoren
Schaltapparate — Zähler
Installationsmaterial. — Bogenlampen.
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2. — Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Neben der Mariahilferkirche. **Wien, Mariahilferstr. 57.** Neben der Mariahilferkirche.
Emanuel Zwieback
Damenkonfektionshaus I. Ranges. — Streng solide festgesetzte Preise. 558

Möbelhaus Lugeck, WIEN, I. Rotenturmstraße 15.
Empfiehlt sein modern sortiertes Lager in nur gut gearbeiteten und stilgerechten Wohnungs-Einrichtungsgegenständen zu mäßigen Preisen. Die Herren Clubmitglieder genießen einen 6%igen Rabatt, so auch Zahlungserleichterung. 579
Ich bin **Selbsterzeuger**, daher billiger und besser wie b. j. Händler.

J. Braun's Söhne, Vöcklabruck. Ober-Österr.
Gußstahl- u. Feilenfabrik. Gußstahl, Schmiedestücke, Schmiede- und Schlossereiwerkzeug.
Alle Sorten Feilen und Raspeln, Aufhauen solcher, Ambosse und Schraubstöcke, sowie Anstählen derselben, geschmiedete Schaufel, Gruben- und Oberbauwerkzeug in bester Qualität.
Schleifsteine aus bestem Scharfkorn aus eigenem Bruch. 582

Leobersdorfer Maschinenfabrik
von **GANZ & Co.**
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom.
908

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Bauauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 536

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. — Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. — Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Fischerhofgasse 11. Telephon Nr. 804.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.546.
Postsparkassen-Konto des Clubs: Nr. 850.602.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
In übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsteile für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 20 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

No. 17. Wien, den 15. Mai 1906. XXIX. Jahrgang.

Nur mit kaltem Wasser
ohne jeden sonstigen Zusatz angerührt, ist
YDROCHROMIN
schön streichfertig und gibt einen geruchlosen, emailartig harten, glatten,
waschbaren, wetterfesten und feuersicheren Anstrich auf Fassaden und Innenräume jeder Art,
welcher rasch trocknet, selbst nach Jahren nicht abfärbt und gegen Gase, Regen und Unwetter unempfindlich ist. Der Anstrich hält und bewährt sich auf jedem festen Untergrund, auf Kalk-, Gips- und Zementverputz, auf Ziegel, Stein, Holz, Eisen, Blech etc.
1 m² Anstrich stellt sich auf kaum 5 h. In allen Farben erhältlich.
Prospekte, Muster u. Preise auf Verlangen franko u. gratis.
Mühlendorfer Kreidefabrik A.-G.
Agentur: Wien, IX/1 Liechtensteinstraße 17—19.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Ränges-Einrichtungen, Blemenslenbahn.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 696

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:
Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 12. T. 5209.
Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dabanski**, Wien, VII. Lindengasse 2. T. 6462.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 707.
Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 12. T. 4259.
Ing. **Viktor Kornum**, (H. Palm, Michalcski & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 10686.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 13. T. 4597.
Ing. **Viktor Monath**, Wien, I. Jasomirgottstr. 6. T. 10559.
Ing. **Anton v. Sterr**, Wien, IV. Frankenbergasse 6. T. 9044.
Ing. **Viktor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 39. T. 4386.
Ing. **Wasa Theodorovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 3. T. 10643.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. **J. Ziffer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 4611.
Ing. **Rud. Zipser**, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 9643.
Ing. **Moriz Schmolka**, Brünn, Ferdinandsgasse 17. T. 430.
Ing. **Heinrich Schmolka**, Prag, Heinrichsgasse 24. T. 1097.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger
Über
130.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.
Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!
Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisationszwecke. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibüle, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Broschüren auf Wunsch gratis und franko. 850

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 826
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Schmalspurbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 478
Reservefond d. Anst.: K 8,345.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 280.761 828.

Digitized by Google

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER
· MODERNSTER CONSTRUCTION ·
JNSPECTIONS- u. TRANSPORT-
· DRAISINEN ·
FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. JNSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.
CODES: ABC IV u. V ED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn
Wien
III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.
Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige
Lokomotiven
jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Deckert & Homolka
Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht.

Allerhöchste Auszeichnungen

K. k. priv.
Brückenwagen-Fabrik
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien-Atzgersdorf

erzeugen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwagen, Gold-, Silber- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.
Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einstellung mit Zählwerk.

Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:
I. Akademiestraße 4. **WIEN** Ecke Maximilianstraße 8.
(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schembers Patent-Waggon-Brückenwage **ohne** Geleiseunterbrechung auf Mauerwerk ruhend oder in gußeisernen Kasten montiert, Skalen- u. Registrier-Einrichtung für die ganze Tragkraft. 535

In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Anton Rothmaier
LINZ a. D.

Besitzer der Mollner Holzwarenfabrik und Sägewerk

empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:

Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlagende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.

Niederlage: WIEN, IX/4 Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

Möbel
Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.
Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000.
Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

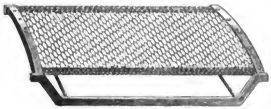
In allen Hölzern, englisch. matt, Naß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand reell. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.

HERMANN KLAMPER's Nachf. RUDOLF HAAS Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko

Digitized by Google



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Siebwaren-Fabrikanten

Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 569

Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, **Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.**

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493

Böhler-Stahl

anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge und alle Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung.

Schnell-Drehstahl Marke Böhler-Rapid.

Gebr. Böhler & Co., Aktiengesellschaft

Wien, I. Elisabethstraße 12—14

Niederlagen: 470

PRAG, Pořic 11a. **BUDAPEST, VI. Andrássy-út 41.**

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Baugus, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19 557

„Österreichisches Kursbuch"

früher **„Der Kondukteur"**

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.—, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VII/1 Andreasgasse Nr. 17. 467

Kais. königl. ausschl. priv.

Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik

F. AUSTIN.

Fabrik in Viehofen b. St. Pölten Station Viehofen-Fabrik der St. Pölten—Tullner Bahn. 561

Niederlage in WIEN VI. Stumpergasse 60. Telephon Nr. 2384.

Ruberoid

seit 12 Jahren bewährtes leichtestes Bedachungsmaterial.

Erfordert keine Erhaltungsanstriche. Reißt nicht, tropft nicht, in jeder Dachneigung, auch vertikal, anwendbar. Unübertroffenes Mittel zum

Isolieren von Fundamenten

Gewölben, Tunnels, Brücken etc. Absolut luft- und feuchtigkeitsdicht, unempfindlich gegen Säuren und Alkalien, kein Herausquellen der Imprägnierungsmasse. 565

Prospekte, Muster, Gutachten gratis.

Carbolineumfabrik R. Avenarius, Wien, III/1.

Patentanwalts-Bureau

Victor Tischler, Wien, VII/2

Siebensterngasse 39.

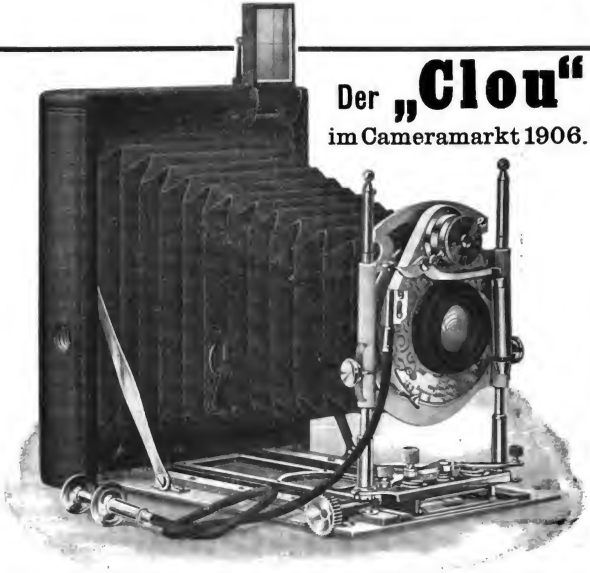
Erteilt Auskunft über das österreichische Patent Nr. 12231, betreffend:

„Dampfheizungseinrichtung, insbesondere für Eisenbahnwagen".

Der Patentinhaber wünscht mit Interessenten behufs Verkauf des Patentes oder Abgabe von Lizenzen in Verbindung zu treten und nimmt auch andere Vorschläge zur gewerblichen Ausnützung des Patentes entgegen. 586

Digitized by Google

Der „Clou“ im Cameramarkt 1906.



Die Camera der Bequemen!

Wirkliche Rocktaschen-Flachcamera „Union 36“. Spezialapparat für Tageslicht-Packfilms. 8×10½ cm, auch für Trockenplatten 9×12 cm.

Doppelter Auszug: 27 cm lang. Gewicht: ca. 550 g. Größe: ca. 2½×11×15 cm.

Auf das Format einer Brieftasche zusammengedrängt, besitzt die Camera dennoch absolute Stabilität, an Eleganz und Solidität kann sie nicht übertroffen werden. „Union 36“ ist eine wirkliche Taschen-Camera, sind die Aufnahmen gemacht, verschwindet der Apparat in irgend einer Tasche und nichts erinnert mehr an den „photographischen“ Ausflug, alles lästige Schleppen fällt weg. Der Apparat trägt nicht mehr auf, als eine gewöhnliche Brieftasche, er leistet aber trotzdem dasselbe, als drei- und viermal schwerere und größere Apparate. In Verbindung mit einem Packfilm-Adapter für 12 Aufnahmen (125 g schwer, Größe: 1⅛×9×13½ cm) ist der Apparat das, was viele Amateure schon lange vergeblich gesucht haben: Ein ernster Apparat, wirklich unauffällig und wirklich bequem in der Kleidertasche mitführbar. Man vergegenwärtige sich nur die Maße: ca. 2½ cm stark, 11 cm breit, 15 cm hoch. „Union 36“ wird mit Vorliebe von Amateuren gekauft, die schon Dutzende von Apparaten besessen haben und die ein bequemes Mitführen zu schätzen wissen.

1. Maroquin-Lederbezug — 2. Lederbalgen — 3. Aluminium-Laufboden — 4. Metallteile stark vernickelt — 5. Zahntrieb — 6. Doppelten, 27 cm langen Auszug, zur Verwendung der Hinterlinse ausreichend — 7. Bodenmuttern für Hoch- und Queraufnahmen — 8. Hoch- und Seitenverschiebung des Objektivteiles — 9. Einstellskala für alle Entfernungen — 10. Unendlichkeits-Arretierung — 11. Lichtkappe — 12. Unzerbrechliche Zelluloid-Visierscheibe (ein besonderer Mattscheibenrahmen daher nicht nötig) — 13. Newton-Sucher mit Diopter (richten sich beim Öffnen der Camera selbsttätig auf und verschwinden beim Schließen automatisch im Camera-Innern, D. R.-P.) — 14. Sektorenverschluß für Zeit- und Momentaufnahmen bis zu 1/300 Sek. — 15. Unverwüstliche Patent-Drahtauslösung — 16. Irisblende.

Preise inkl. Filmpackadapter, sowie 3 Metallkassetten im Etui:

	K	Raten K
Mit Aristostigmat F: 6,8 No. 0 von Hugo Meyer & Co., Görlitz	215.—	10.—
„ Goerz Dopp.-Anast. „Dagor“ F: 6,8 No. 0	265.—	15.—
„ „ „ „Celor“ F: 4,8 No. 0	270.—	15.—

Ledertasche mit Schulterriemen K 6.—.

Anschiebbarer Schlitzverschluß für Zeit und Moment, regulierbar bis 1/200 Sekunde, K 65.—. (Gew. 200 g. Dim. 1,8×11×15,5 cm.)

Nur noch Vollanastigmate! Landschaftslinsen, Periskope, Aplanate sind unvollkommene Objektive, sie sind entweder lichtschwach oder sie geben keine Randschärfe. Ein vollkommenes Universalinstrument ist nur der Vollanastigmat, den eine gute optische Anstalt mit eigenem Namen deckt. Wir montieren nur Doppelanastigmate von C. P. Goerz, Berlin und Aristostigmate von Hugo Meyer & Co., Görlitz, also Vollanastigmate von Weltruf. „Union“-Cameras sind nach wie vor das führende Fabrikat, sie werden seit 8 Jahren ausschließlich von einer Aktiengesellschaft (ca. 300 Arbeiter) fabriziert.

Lieferung gegen monatliche Zahlungen, ohne Anzahlung, bei Barzahlung 10% Nachlaß.

Katalog frei.

Camera-Großvertrieb **„UNION“**, Hugo Stöckig & Co., **Bodenbach** i. Böhmen.

Stammfirma DRESDEN-A. 16 (für Deutschland), ZÜRICH I, Geßneralitee 52 (für die Schweiz).

Goerz' Triëder-Binocles.

Französ. Ferngläser.

Monatliche Zahlungen. Monatliche Zahlungen.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№. 17. Wien, den 15. Mai 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Mehrdeutige Bezeichnungen. Der neue Personenbahnhof in Washington. Der Gesetzentwurf betreffend die Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Neuordnung der bayerischen Verkehrsverwaltung. — Chronik: Personalnachrichten. 1. Verzeichnis der Spenden für das Gerstner-Denkmal. Eröffnung des Simplontunnels. Die Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven. Elektrische Versuchsbahn. Der Kapitalwert der Eisenbahnanlagen in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Literatur: Nordamerikanische Eisenbahnen, ihre Verwaltung und Wirtschaftsgebarung. — Club-Nachrichten: Zusammensetzung der Komitees für das Clubjahr 1906. Veränderungen im Mitgliederstande im Monate April 1906. Ankündigung des Wienerwaldausfluges. Mitteilung.

Wienerwaldausflug, Mittwoch den 16. Mai 1906
(siehe Clubnachrichten.)

Mehrdeutige Bezeichnungen.

Zu den durch die am 1. Mai vorigen Jahres in Kraft getretene jüngste „Deutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ eingeführten Neuerungen gehört unter anderem die Bezeichnung „Fahrdienstleiter“ für jenen Diensttuenden, dem innerhalb eines bestimmten Bezirkes die unter eigener Verantwortung durchzuführende Regelung der Zugfahrten überwiesen ist. Dieser Name deckt sich also zuvörderst mit der in den früheren Betriebsordnungen angewendeten Bezeichnung „diensttuender Stationsbeamter“ — den man in Bayern gewöhnlich „Journbeamten“, in Österreich „diensttuenden Verkehrsbeamten“ oder amtsgemäß (vergl. Punkt 5 und 136 der „Grundzüge der Vorschrift für den Verkehrsdienst auf Vollbahnen) „Zugexpedient“ heißt — umgreift aber auch, gleichwie der letztangeführte Ausdruck „Zugexpedient“, alle jene Dienststellen, welche von der Bahnverwaltung mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse außerhalb der Stationen, sei es auf der laufenden Strecke, bei Abzweigungen, auf Industrie- oder Werksgeleisen, auf Übergabs- und Übernahmsgeleisen, Verschiebebahnhöfen u. s. f., sei es dauernd oder vorübergehend mit dem verantwortlichen Amte der Fahrdienstleistung betraut sind. Über diese neue Bezeichnung hat vor nicht allzulanger Zeit in einem hervorragenden Fachblatt*) ein höchst bemerkenswerter Meinungsaustausch stattgefunden, der gewiß von jedem unbeteiligten Dritten mit lebhaftem Interesse verfolgt worden sein dürfte.

Es gehört ja zu den unumstößlichsten Tatsachen, daß derjenige, welcher im Strome schwimmt, andere Anschauungen besitzt, als der am Ufer stehende Beobachter. Letzterer läßt sich von Umständen zu Erwägungen anregen, die dem ersteren durchaus belanglos erscheinen; so lag die Sache auch hier. Da aber heutigentags Vorschriften, welche zur Gewährleistung der Sicherung und Regelmäßigkeit des Betriebes erlassen werden und unter dem Schwergewicht der sich fortwährend verschärfenden Haftverhältnisse gewissermaßen nicht mehr bloß für die ausübenden und überwachenden Organe schlicht fachgemäß, sondern gleich Solonschen Gesetzen auch äußeren Auslegern gegenüber möglichst angriffsicher verfaßt sein sollen, so verdient immerhin jede unbefangene Beleuchtung des einen oder des anderen aufgetauchten Bedenkens an beteiligter Stelle mit Dank begrüßt zu werden. Allerdings werden im allgemeinen Zweifel, wenn sie sich mit einiger Berechtigung aus dem Wortlaut ableiten lassen und nicht lediglich auf Haarspaltereien beziehen, stets nur Dinge betreffen können, welche den Verfassern auf Grund ihrer eigenen Erfahrung und der engen Vertrautheit mit dem Gegenstande so selbstverständlich und klar erschienen, daß sie es für ganz überflüssig, ja für störend und abträglich erachteten, darüber erst noch mehr oder minder weitläufige Erläuterungen beizufügen, zudem wenn letztere ihren Platz in den sich der Hauptvorschrift angliedernden Vollzugsbestimmungen oder Sondervorschriften finden können.

Eben um eine solche Frage handelte es sich im erwähnten Meinungsaustausch, der — was seinen sachlichen Kern anbelangt — durch nachstehende Erwägung hervorgerufen wurde: „Nach der Erklärung in der Anmerkung zu § 51[1] der neuen Deutschen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist jener Beamte Fahrdienstleiter, welcher die Zugfolge innerhalb eines Bezirkes unter eigener Verantwortung regelt, das heißt mit andern Worten derjenige, welcher unter eigener Verantwortung dafür zu sorgen hat, daß die Zugfahrten, sei es nur in derselben oder — auf eingeleisigen Bahnen — auch in entgegengesetzter Richtung einander in den durch die Sicherheitsvorschriften bedingten Abständen folgen. Unter Bezirk ist hier nicht nur ein Dienstbezirk innerhalb einer Station, sondern namentlich auch jeder

*) „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen“.

Digitized by Google

Streckenabschnitt zu verstehen, in den (vergl. § 63) ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgegangene verlassen hat, das heißt jede Blockstrecke. Ist doch die Regelung der Zugfolge vornehmlich auf Sicherung des Zugverkehrs der freien Strecke gerichtet. Fahrdienstleiter ist also nicht nur jeder den Fahrdienst leitende Beamte auf einer Station, sondern auch jeder Blockwärter. Aber auch mit diesem ist der Kreis der Fahrdienstleiter nicht abgeschlossen, da auf Nebenbahnen, deren Stationen nur mit Agenten besetzt sind, der Zugführer die besagte Dienststelle versieht.

Die hierauf erteilte Richtigstellung lautet auszüglich wie folgt: „Überall da, wo die Zugfolge in Betracht kommt, aber auch nur da, hat der Fahrdienstleiter die alleinige Verantwortung, wobei es ganz gleichgiltig ist, auf welcher Art von Betriebstelle die betreffende dienstliche Tätigkeit ausgeübt werden muß, sei dies im Bahnhof oder in sonst einer Zugfolgestelle. Der Beamte, der hier für einen gewissen Bezirk die Zugfolge verantwortlich zu regeln hat, ist der Fahrdienstleiter, also selbstverständlich auch der Blockwärter, auf einer einfachen Blockstelle oder der Zugführer auf einer Nebenbahnstation, wenn und solange er daselbst für die Regelung der Zugfolge verantwortlich ist.“ Hierdurch durfte die Hauptsache für erledigt gelten — abgesehen davon, daß im Anschlusse auch noch einige Sonderzweifel Erläuterungen fanden, die ihrer verhältnismäßig nebensächlicher Natur halber hier immerhin übergangen werden können — ohne daß es erst noch unbedingt als geboten erschien, auf jene Kernpunkte, welche der aufgeworfenen Hauptfrage zugrunde lagen, des näheren einzugehen.

Die irrtümlichen Auffassungen, welche dem Wortlaute der oben angeführten Hauptfrage nach zu urteilen, als möglich angedeutet werden wollten, berühren an erster Stelle den Begriff Zugfolge, den die Betriebsordnung in einem innerhalb des deutschen Eisenbahndienstes längst eingebürgerten, aber etwas weiteren Sinne benützt, als er im gewöhnlichen Sprachgebrauch aufgefaßt zu werden pflegt, wo eben das Wort Zugfolge häufig nur zur Bezeichnung der Fahrtenreihe der sich in gleicher Richtung folgenden Züge dient. Gewichtiger ist der sich daraus ableitende Irrtum, daß jeder Blockwärter für alle Fälle auch Fahrdienstleiter sei, weil er vermöge seines Dienstes bei der Regelung der Zugfolge mitwirkt. Ein dritter Irrtum liegt darin, es sei die Tätigkeit der Zugführer als Fahrdienstleiter ausschließlich auf jene Nebenbahnstationen beschränkt, welche nur mit Agenten besetzt sind. Die Einflußnahme, welche ein gewöhnlicher Blockwärter auf die Zugfahrten ausübt, indem er dieselben je nach dem Zustand der Nachbarstrecke durch sein Signal erlaubt oder verbietet, ist jedoch keine andere als beispielsweise jene des Bahnsteigbeamten eines großen Bahnhofes, wenn etwa wegen Andrang von Reisenden die Wagen eines Zuges vermehrt und demzufolge die Zugsabfahrt verzögert werden muß oder des Revisionsschlossers, der ein die Weiterfahrt des Zuges hemmendes Wagengebrechen auffindet, oder des Bahnwärters auf einer für gewöhnlich durchzufahrenden Haltstelle, wenn er einen Zug anzuhalten hat, weil Reisende aufzunehmen sind u. s. f. Wenn dem nicht so wäre, würde folgerichtig jedes Eisenbahnorgan, das kraft seines Amtes ähnlich wie der gewöhnliche Blockwärter oder in sonstiger Weise mittelbaren Einfluß auf die Zugfolge auszuüben hat, als Fahrdienstleiter gelten müssen, was so aufgelegt sinnwidrig ist, daß es tatsächlich nicht erst bestritten zu werden brauchte. Ebenso rasch, ja noch kürzer, läßt sich der dritte Irrtum durch die Erinnerung berichtigen, daß der Zugführer*) nicht bloß auf Nebenbahnen, sondern immer und überall, also auch auf Hauptlinien das Amt des Fahrdienstleiters bekleidet, so lange sich der Zug nicht auf einer Betriebstelle befindet, für die ein besonderer verantwortlicher Fahrdienstleiter aufgestellt ist.

Immerhin erhellt aus der oben besprochenen Kontroverse, daß selbst die durchdachteste, wohlüberlegteste Arbeit Gelegenheit zum Aufwerfen von Fragen bieten kann, die den Schöpfern der Arbeit ganz außer dem Bereiche der Möglichkeit zu liegen schienen, während sie vom Standpunkt anderer keineswegs bloß aus der Luft gegriffen angesehen, sondern einer sachgemäßen Erörterung nicht unwert erachtet werden müssen. Vorliegendenfalls vermag selbstverständlich dieser Umstand auch nicht im geringsten den unantastbaren hohen Wert der neuen Deutschen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zu schmälern, welche, wie alle Fachkreise anerkennen, eine hervorragende Leistung ist und gegen früher wieder einen wesentlichen Fortschritt bedeutet. Gerade die Einführung der Bezeichnung Fahrdienstleiter und die hierdurch möglich gewordene Ausmerzung der älteren, vagen und weder sprachlich noch sachlich richtigen Bezeichnung diensttuender Stationsbeamter darf als besonders wertvoll gelten und muß lebhaft beglückwünscht werden; hiermit hat unter einem auch der Begriff Fahrdienst eine strengere Kennzeichnung erfahren, welche allerdings erst noch durch die in Sicht stehenden einheitlichen Fahrdienstvorschriften des weiteren abgegrenzt und klargestellt werden wird.

Die Bezeichnung Fahrdienst gehört ja auch mit zu denjenigen, welche nicht immer und überall dieselbe Bedeutung besitzen und wird beispielsweise in Dr. Rölls „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ nachstehend erläutert: „Bedienung der Lokomotive zum Zwecke der Beförderung der Züge (Lokomotivfahrdienst). Die Durchführung des Fahrdienstes in diesem Sinne obliegt dem Lokomotivpersonal (Lokomotivführer, Heizer). In einem anderen Sinne wird als Fahrdienst der Dienst des Zugbegleitungspersonals (Zugführer, Schaffner, Bremser, Wagenwärter) bezeichnet, welchem die Revision und Bedienung

*) In den österreichischen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen heißt es z. B. diesfalls in Punkt 166: „Die während der Fahrt eines Zuges und bei etwaigen Aufenthalten auf der Strecke erforderlichen Verfügungen hat der Zugführer zu treffen.“ Anmerk. d. Red.

Digitized by Google

der Wagen (Bremsung, Schmierung), die Unterbringung der Reisenden, die Kontrolle und Abnahme der Fahrkarten, die Übernahme und Abgabe des Gepäcks, der Güter und der Dienstkorrespondenz u. s. w. obliegt. Endlich versteht man unter Fahrdienst auch den gesamten Dienst, welcher während der Fahrt des Zuges verrichtet wird; Fahrdienst in diesem weitesten Sinne umfaßt daher sowohl den Lokomotivfahrdienst als auch den Zugbegleitungsdienst". Wie man sieht, deckt sich keiner dieser früheren Lesarten mehr mit dem durch die neugeschaffene Bezeichnung Fahrdienstleiter in der deutschen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung umschriebenen Begriff für Fahrdienst, der letzterenorts wesentlich erweitert erscheint.

Ähnliche Abweichungen in der Deutung eines und desselben Ausdruckes, u. zw. recht einschneidende, zur Schaffung von Unklarheiten ganz hervorragend geeignete, finden sich im Eisenbahnwesen leider mehrfach vor; man braucht z. B. nur an die auseinandergehenden Begriffe für „Betrieb", „Verkehr", „Betriebsdienst", „Verkehrsdienst", „technischer Stationsdienst", „Abfertigungdienst" und viele hievon abgeleitete oder sonstige Bezeichnungen zu denken, die sich dort, wo sie ursprünglich entstanden sind, anfänglich zumeist nur durch mündliche Überlieferung weiter erhalten, schließlich aber im Laufe der Jahrzehnte so eingebürgert und festgewurzelt haben, daß es späterhin in der Tat große Schwierigkeiten geboten hätte, damit zugunsten einer einheitlichen Bezeichnung desselben Begriffes zu brechen.

Seitdem eine deutsche Eisenbahnliteratur besteht, haben Verfasser wie Leser von einschlägigen Druckwerken die berührte, ebenso lästige als das Verständnis erschwerende Mehrdeutigkeit von wichtigen Bezeichnungen unliebsam empfunden. Diese üble Wirkung der Namen- und Begriffsverwirrung macht sich natürlich neuerer Zeit immer fühlbarer, je mehr eisenbahnfachliche Druckschriften entstehen und je allgemeiner sie studiert werden. Es gibt ja zur Zeit zahlreiche Eisenbahnschulen und auch höhere solche Fachlehranstalten, desgleichen wird den Eisenbahnfächern an den Universitäten und namentlich an den technischen Hochschulen immer breiterer Raum gewährt; wie schwierig ist es da für Lehrer wie Schüler, die vorgedachte Klippe — man könnte sie in ihrer jetzigen Entwicklung etwa fachwissenschaftlichen Partikularismus nennen — schadlos zu umschiffen! Vielleicht, daß sich hierin durch Anpassungen oder Vereinbarungen denn doch nach und nach eine Abhilfe anbahnen ließe? Man denke beispielsweise an die Schwierigkeiten zurück, welche einst aus ähnlichen Gründen im Wagenübergangsdienste, namentlich mit der Bestellung von Ersatzstücken für Wagen u. dgl. verbunden waren, und wie sich hierin im Laufe der Zeit durch das „Übereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung" so vieles nicht bloß sachlich, sondern auch sprachlich geklärt und vereinheitlicht hat. Und ebenso entwirrend, wie dieses Übereinkommen, haben noch manche andere aus gemeinsamen Interessen hervorgegangene Vereinbarungen der Eisenbahnen gewirkt, weshalb immerhin gehofft werden darf, es könnte auch die Beseitigung der obgedachten begrifflichen Wirrnisse durch ausgleichende Vereinbarungen von den Eisenbahnverwaltungen selber in die Wege geleitet werden. Zweifelsohne und für alle Fälle dürfte es als ein erstrebenswertes Ziel gelten, jede gute Gelegenheit zu benützen, um mehrdeutige Bezeichnungen und deren Begriffe scharf einzugrenzen und einheitlich richtig zu stellen, wodurch mit der Zeit erreicht würde, daß deutschgeschriebene Eisenbahn-Fachschriften, mögen sie im Süden oder Norden entstanden sein, überall gleich leicht verstanden und ohne Gefahr begrifflicher Mißverständnisse benützt werden können. L. K.

Wir verweisen in dieser Beziehung auf ein nachahmenswertes Beispiel: auf das „Rule Book der American Railway Association", welches vor jedem Kapitel in alphabetischer Reihenfolge die wichtigen fachlichen Ausdrücke aufzählt und durch kurze Begriffsbestimmungen erläutert, so daß niemand im Zweifel sein kann, in welchem Sinne die betreffenden Ausdrücke in den daran anschließenden Vorschriften gemeint sind.

Die von dem Herrn Verfasser im Texte gegebene Anregung verdient es, vom Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eifrig aufgenommen und verfolgt zu werden. Was insbesondere technische Beziehungen anbelangt, so würde sich der Vorgang des im Erscheinen begriffenen Deinhardt-Schlomann'schen Wörterbuches sehr empfehlen, überall, wo es nötig erscheint, eine zeichnerische Skizze des betreffenden Gegenstandes beizufügen.

Bem. der Red.

Der neue Personenbahnhof in Washington.

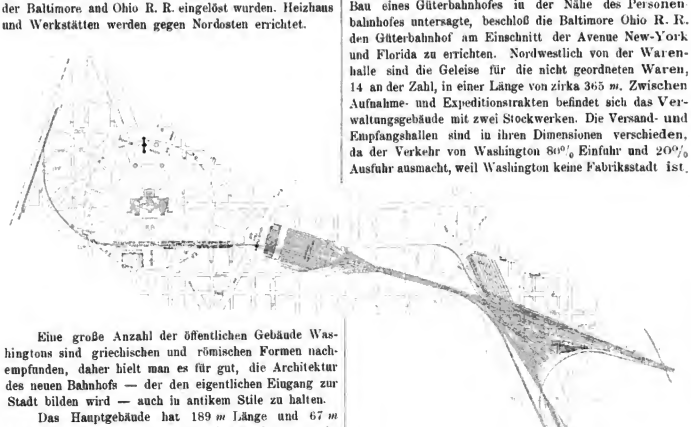
Jedes einzelne der großen Eisenbahnnetze, die in Washington einlaufen, besitzt derzeit einen eigenen Bahnhof. Der Bahnhof von Pennsylvania (Linien der Philadelphia, Baltimore und Washington R. R., Tochtergesellschaft der Pennsylvania R. R.), liegt am Ende der sechsten Straße und der B-Straße; der Bahnhof der Baltimore- und Ohiolinie liegt am Ende der New-Jersey-Avenue und der C-Straße (N.-W.).

Die Linien dieser Netze ergeben in der Stadt und in den Bezirken zahlreiche Niveau-Übergänge, über welche elektrische Tramways verkehren. Die Auflassung dieser Übergänge beschäftigte seit langem die Eisenbahngesellschaften, welche diesbezüglich mehrere Projekte vorschlugen. Eine definitive Lösung wurde im Jahre 1901 vorgeschlagen und durch zwei Gesetze im Kongreß im Jahre 1901 angenommen. Eines dieser Gesetze bewilligte den Bau eines Personen- und eines Frachtenbahnhofes für die Baltimore and Ohio R. R. an der Kreuzungsstelle der Delaware-Avenue und der C-Straße (N.-E.); das andere bewilligte die Vergrößerung des Bahnhofes der Pennsylvania R. R. Company und die Erhöhung ihres Schienen-Niveaus in den Avenues Virginia und Maryland. Eine zum Studium dieser Arbeiten ins Leben ge-

Digitized by Google

rufene Kommission faßte aber den Entschluß, einen Zentralbahnhof zu erbauen. Nach vorangegangenen schwierigen Studien wurde im Februar 1903 ein neues Gesetz erlassen, durch welches der Bau eines monumentalen Zentralbahnhofes angeordnet wurde. Die Situation des Bahnhofes ist folgende;

Der Westflügel des Bahnhofes befindet sich an der Stelle, wo früher der Kohlenbahnhof der Baltimore and Ohio stand. Der Mitteltrakt umfaßt den Platz der Avenue Delaware; der Ostflügel erhebt sich auf einem Terrain, auf welchem früher Wohnhäuser standen, die aber von der Baltimore and Ohio R. R. eingelöst wurden. Heizhaus und Werkstätten werden gegen Nordosten errichtet.



Eine große Anzahl der öffentlichen Gebäude Washingtons sind griechischen und römischen Formen nachempfunden, daher hielt man es für gut, die Architektur des neuen Bahnhofs — der den eigentlichen Eingang zur Stadt bilden wird — auch in antikem Stile zu halten.

Das Hauptgebäude hat 189 *m* Länge und 67 *m* Breite. Der Hauptperron ist 232 *m* lang und 40 *m* breit. Die Höhen des Hauptflügel variieren zwischen 19·8 *m* und 36·6 *m*; das Material ist weißer Granit. Die drei Mittelbögen haben 15 *m* Höhe und 9 *m* Breite und stehen, was ihre Dimensionen anbelangt, weit über ihrem römischen Prototyp. Zwei äußere Flügel und eine Mittelvorhalle sind durch einen Porticus miteinander verbunden und bilden zusammen eine offene Galerie, die das Gebäude in seiner ganzen Länge beherrscht. Der allgemeine Wartesaal hat 40 *m* Breite und 67 *m* Länge und ist in der Art der Diokletianischen Bäder ausgestattet. Das Büfett, die Schänke und der Damenwartesaal sind an der Ostseite des Wartesaales angeordnet; die Billetschalter, das Gepäcksbureau, das Rauchzimmer und der Raum für den Paketverkehr sind an der Westseite angebracht. Die zweiten und dritten Stockwerke der Ost- und Westtrakte des Gebäudes sind für Bureaux bestimmt. Das Souterrain wird die Räume für den Gepäcksdienst, für die Toilettekabinen, die türkischen Bäder, für einen Auswandererssaal, für eine Totenkammer und für die Polizeizimmer enthalten.

Das auszuhebende Volumen des Erdreiches zu den Fundamenten wird ungefähr 30.000 m^3 ausmachen.

Die Bahnhofgeleise sind in zwei Gruppen getrennt. Die eine umfaßt die Stockschienengeleise im Niveau des Erdgeschosses, die andere umfaßt die um 6·1 *m* tiefer gelegenen Sonterraingeleise. Jede der beiden Gruppen hat ihre eigenen Perrons, die gegenseitig durch Treppen in Verbindung stehen.

Da das den Zentralbahnhof betreffende Gesetz den Bau eines Güterbahnhofes in der Nähe des Personenbahnhofes untersagte, beschloß die Baltimore Ohio R. R. den Gütterbahnhof am Einschnitt der Avenue New-York und Florida zu errichten. Nordwestlich von der Warenhalle sind die Geleise für die nicht geordneten Waren, 14 an der Zahl, in einer Länge von zirka 365 *m*. Zwischen Aufnahme- und Expeditionstrakten befindet sich das Verwaltungsgebäude mit zwei Stockwerken. Die Versand- und Empfangshallen sind in ihren Dimensionen verschieden, da der Verkehr von Washington 80% Einfuhr und 20% Ausfuhr ausmacht, weil Washington keine Fabriksstadt ist.

Der Bau des Bahnhofes, der in seinen Details viel Großartiges und Interessantes bietet und welcher in der „Railway and Engineering Review“ von Collet, einem Delegierten des Eisenbahnkongresses in Washington, ausführlich dargestellt ist, wird von den beiden Gesellschaften Baltimore und Ohio und Pennsylvania ausgeführt, welche für dieses Unternehmen eine eigene Gesellschaft gebildet haben, die „Washington terminal Company“. Der Passagierbahnhof dürfte im Laufe des Jahres 1906 fertiggestellt werden.

Digitized by Google

Die Betriebskosten des Bahnhofes werden unter die verschiedenen Netze, die ihn benützen, pro rata der Anzahl der ein- oder auslaufenden Waggons verteilt werden. Die an der „Washington terminal Company" nicht beteiligten Gesellschaften werden außerdem eine auf derselben Basis berechnete Miete zu zahlen haben.

B. Kriser.

Der Gesetzentwurf betreffend die Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am 1. Mai l. J. hat das Ministerium Gautsch, bereits in statu morlendi die Regierungsvorlage samt Begründung über die Erwerbung der Nordbahn im Abgeordnetenhause eingebracht. Der Gesetzentwurf besteht aus 10 Artikeln, von denen Art. I die Genehmigung des zwischen der Regierung und der Nordbahngesellschaft geschlossenen Kaufvertrages (vergl. unsere Mitteilung hierüber in Nr. 11 vom 12. März l. J.) ausspricht. Art. II schreibt die Bildung eines für die einzulösenden Linien bestimmten Investitionsfondes aus den von der Gesellschaft übernommenen, noch unbegebenen Prioritäten im Betrage von K 61,494.000 vor, dessen Verwendung jeweils auf verfassungsmäßigem Wege anzusprechen ist und bewilligt für die Jahre 1906 und 1907 sofort einen Teilbetrag von 10 Mill. Art. III befreit die der Gesellschaft zu zahlende Jahresrente von der Rentensteuer und eximiert sie aus der Erwerbsteuergrundlage der fortbestehenden Gesellschaft. Art. IV setzt verschiedene Formen für die beabsichtigte Einlösung der Ostrau—Friedländer Eisenbahn fest, Art. V gewährt Stempel- und Gebührenfreiheit für alle Rechtsgeschäfte, Urkunden und Eingaben, welche zur Durchführung der Einlösung beider Bahnen nötig sind. Art. VI verpflichtet die Regierung, den Betrieb in eigener Regie zu führen. Art. VII ordnet die Führung einer eigenen Betriebsrechnung für die eingelösten Linien an, für welche für alle jene Posten, welche sich aus organisatorischen oder ökonomischen Rücksichten nicht lokalisieren lassen, eine schlüsselmäßige Aufteilung vorgesehen wird und bestimmt ferner, daß Tarif- und Verkehrsmaßnahmen nur insoweit vorgenommen werden dürfen, als ein Sinken des Reinerträgnisses unter die Einlösungsrente ausgeschlossen ist. Art. VIII enthält Ausnahmen von den für die Staatsbahnen geltenden Besteuerungsgrundsätzen und zwar hauptsächlich, daß die verstaatlichten Linien bis Ende 1940 als eine besondere Unternehmung des Staates behandelt werden sollen, um die fortlaufende Bemessung der Umlagen zugunsten der bezugsberechtigten autonomen Körperschaften zu ermöglichen. Art. IX enthält dieselbe Bestimmung für den Fall der Einlösung der Ostrau—Friedländer Bahn. Nach Art. X soll das Gesetz mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit treten.

Die „Begründung" zerfällt in vier Teile, von denen der erste allgemeine Bemerkungen, der zweite Erläuterungen des Verstaatlichungsübereinkommens, der dritte Vermutungen über die finanziellen Ergebnisse des künftigen Staatsbetriebes und der vierte Erläuterungen des Gesetzentwurfes enthält. Außerdem sind noch eine Anzahl tabellarischer Beilagen beigegeben. Die allgemeinen Bemerkungen sollen die Notwendigkeit und Ersprießlichkeit der Verstaatlichung dartun und zwar durch den Hinweis auf die nachteiligen Folgen der Trennung der östlichen und westlichen Netze der Staatsbahnen durch die Nordbahnlinien, welche selbstverständlich als Privatunternehmung von anderen Gesichtspunkten aus betrieben werden, als die Staatsbahnlinien. Die Staatsverwaltung werde dadurch insbesondere in der vollen, unbeirrten Ausübung ihrer wirtschaftspolitischen Pflichten durch gleichermaßen auf dem kommerziellen wie auf dem Betriebs- und verkehrstechnischen Gebiete entstehende Erschwernisse und Hemmungen beschränkt und behindert, manchmal, als trotz aller Vorbehalte das staatliche Aufsichts- und Verfügungsrecht nicht ausreicht, um den Staatsbetrieb vollwirksam zu ersetzen.

Durch diese Umstände sei die erste Aufgabe der staatlichen Verkehrs- und Tarifpolitik, die finanziellen Ziele der Verwaltung mit den kommerziellen Bedürfnissen der Bevölkerung in Einklang zu bringen, insbesondere auch als ausgleichendes Korrelat der Zollpolitik zu wirken, schwer beeinträchtigt und zwar gerade jetzt, da die Linien der Nordbahn infolge der neuen Zollära für die Konzeption und Durchführung der handelspolitischen Maßnahmen erhöhte Wichtigkeit erlangt haben. Die Trennung der Netze habe für die Staatseisenbahnverwaltung finanzielle Nachteile zur Folge, z. B. durch die Angleichung des Wagenbedarfes der beiden Netze, ferner Schwierigkeiten in der Erstellung der Zugsanschlüsse etc.

Aus den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Übereinkommens sind die bemerkenswertesten folgende: Zu § 1 (Objekt der Verstaatlichung) wird in Form einer Polemik gegen verschiedene in öffentlichen Blättern enthaltene Angriffe der Zustand der Bahn und ihre Ausrüstung besprochen. Während der erstere und jener der Wagen im ganzen als befriedigend und insbesondere als vollkommen betriebssicher erklärt wird, soll die Zahl der Wagen und Lokomotiven für die zu erweiternde Verkehrssteigerung eine zu geringe sein, so daß aus diesem Grunde eine nicht unerhebliche Vermehrung werde eintreten müssen. Die Zahl der Wagen sei zu gering, weil eine große Zahl (1700) Mietwagen habe verwendet werden müssen, jene der Lokomotiven, weil diese eine ungewöhnlich hohe Zahl von Leistungsreinheiten aufweise; auch sei der Erhaltungszustand der Lokomotiven zwar ebenfalls betriebssicher, genüge aber betriebsökonomischen Rücksichten (Herabminderung der Erhaltungskosten und größtmöglichste Leistungsfähigkeit) nicht im vollen Umfange. Die Höhe der aus diesem Grunde im Staatsbetriebe nötig werdenden Investitionen branche aber keine Besorgnisse zu erregen, weil sie durch Ersparungen auf anderer Seite würde wettgemacht werden. Zu § 3 (Festsetzung der Rente) wird die Art der Berechnung der Rente ziemlich eingehend dargestellt. Hervorzuheben ist darans, daß sie nicht einfach nach den in den Bilanzen der Nordbahn angewiesenen Überschüssen berechnet wurde, sondern daß vielfache Richtigstellungen angenommen und Abzugs- und Zuschlagsposten berücksichtigt wurden und daß insbesondere bei der vereinbarten Rente von K 30,537.000 bereits die 10%ige Rentensteuer abgezogen ist, so daß die im Gesetze (Art. III) ausgesprochene Rentensteuerfreiheit cum grano salis zu verstehen ist. In den Erläuterungen zu § 5 wird mitgeteilt, daß die Forderung der Nordbahn für die an den Staat zu verkaufenden Beamten- und Arbeiterhäuser etc. von K 4,050.895 auf K 3,715.000 ermäßigt wurde und daß der Preis von K 1000 für je eine Aktie der Ostrau—Friedländer Eisenbahn, den Ertragschancen dieser Bahn entspricht. Zu § 9 wird ausgeführt, daß die Rückwirkung der Verstaatlichung auf den 1. Jänner 1906 infolge der im laufenden Jahre eingetretenen sehr bedeutenden Einnahmensteigerung als ein erheblicher Vorteil für den Staat zu betrachten ist. Zu § 12 (Übernahme des Personales) wird hervorgehoben, daß dem Personale der Nordbahn alle auf Grund pragmatischer oder statutenmäßiger Normen erworbenen Rechte gewahrt werden sollen, ferner, daß die Übernahme des Personales in den Status des Staatsbahnpersonales nur mit ausdrücklicher, jedoch faliweiser Zustimmung jedes einzelnen erfolgen solle.

Aus dem Abschnitte über die voraussichtlichen finanziellen Ergebnisse nach der Verstaatlichung führen wir an, daß die Übernahme der Bahn für den Staat nicht nur keinen Nachteil, sondern nicht gering anzuschlagende Vorteile und Mehrein-

Digitized by Google

nahmen erwarten lasse. Die Nordbahn werde gewiß mindestens jene Erträgnisse abwerfen, welche für die Einlösungsrenten erforderlich sind, denn es könne aus der unleugbar bestehenden wirtschaftlichen Lebenskraft und Entwicklungsfähigkeit der Bahn mit Beruhigung der Schluß gezogen werden, daß auch in Hinkunft so wie bisher mit weiteren erheblichen Einnahmensteigerungen, keinesfalls aber mit einem Rückgang der Einnahmen zu rechnen ist, zumal für die Zukunft für einschneidende Tarifmaßnahmen kein Anlaß vorliegt. Schon im Jahre 1905 haben die Einnahmen eine Steigerung um K 800.000 und in den ersten Monaten des heurigen Jahres um K 2,600.000 aufzuweisen, obwohl sich der Ausfall aus der angeordneten Durchrechnung der Tarife auf K 1,700.000 stellt. Durch die Verstaatlichung wird den Staatsbahnen ferner die Möglichkeit eröffnet, den regen Verkehr zwischen Triest und den Linien der Nordbahn, sowie den anschließenden Staatsbahnlinien von Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina selbständig abzuwickeln; ferner werden sie zugunsten ihrer mit der Südbahnlinie konkurrierenden Route Wien—Amstetten—Aßling—Görz eine mit ungefähr K 700.000 zu veranschlagende Erhöhung im Triester Verkehr von und nach Ostdeutschland und Rußland gegenüber jener Anteilsquote beanspruchen können, welche sich für den Fall ergibt, wenn die Nordbahn in den Händen einer an der Amstettener Route nicht interessierten Privatbahnunternehmung bleiben würde. In dem Verkehr mit den übrigen Adriahäfen sei eine Steigerung von K 80.000 und im übrigen Durchzugsverkehre eine solche von K500.000 zu erwarten. Die Einführung der Stationsgebühr auf der Nordbahnlinie werde K 1,100.000 tragen. An den Betriebsausgaben werden sich Ersparnisse bei den Kosten der Zentralleitung, der Einnahmenkontrolle, der Wagendirigierung, der Anschlußetationen von zusammen K 1,200.000 ergeben. Im ganzen erwartet der Staat aus der Verstaatlichung gegenüber der zu zahlenden Rente einen finanziellen Vorteil von K 5,000.000. Allerdings sei in anderer Beziehung, mit einer Erhöhung der Ausgaben zu rechnen, namentlich für die Verzinsung des Kapitals für Investitionen, für die Verbesserung der Fahrordnung, für Tarifermäßigungen auf einzelnen Lokalbahnen etc. Die Bedenken bezüglich eines ungünstigen Einflusses des Donau-Oderkanals auf die Einnahmenverhältnisse der Nordbahn werden als unbegründete bezeichnet. Während der Dauer des Kanalbaues sei ein bedeutender Aufschwung des Verkehres auf der Nordbahn zu gewärtigen, welcher beträchtliche Reserven zur Ausgleichung späterer Einnahmenrückgänge bieten werde. In den ersten Jahren nach Inbetriebsetzung des Donau-Oderkanals werden sich allerdings Konkurrenzwirkungen des Kanalbetriebes dem Schienenweg gegenüber durch Entziehung von Massenfrachten fühlbar machen. Eingehende fachmännische Erhebungen und Studien haben jedoch zu dem Ergebnisse geführt, daß auch infolge des Kanalbetriebes keinesfalls eine so weitgehende Beeinträchtigung des dem Bahnunternehmen naturgemäß zufallenden und verbleibenden weitverzweigten und intensiven Verkehres zu befürchten sei, daß hiedurch die Grundlage für die Verstaatlichungsrente in Frage gestellt und das Erträgnis unter die Grenze der an die Gesellschaft zu zahlenden Rente sinken werde.

Den Schluß bilden die Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des Gesetzentwurfes. Hervorzuheben ist darans, daß die im Art. II vorgeschriebene Bildung eines Investitionsfondes damit motiviert wird, daß auf diese Weise der von der Nordbahn inaugurierten Investitionsaktion ihre Kontinuität gewahrt wird. Der für die Jahre 1906 und 1907 in Anspruch genommene Teilbetrag entspreche dem Jahresdurchschnitte der letzten 20 Jahre.

Die in Aussicht genommene Verstaatlichung der Ostrau—Friedländer Eisenbahn wird durch den engen Zusammenhang begründet, der in betrieblicher und kommerzieller Beziehung zwischen dieser Bahn und der Nordbahn bestehe, sowie mit dem ununterbrochenen Verkehrsanschwange der Bahn selbst.

Der höchst auffallende Art. VII sei notwendig, um gegenüber den zu gewärtigenden, vielleicht zu weitgehenden Anforderungen der öffentlichen Faktoren und privaten Interessenten, die möglichst weitgehende Verbesserung des finanziellen Ergebnisses des genannten Staatsbetriebes durch die Erträgnisse der verstaatlichten Linien nicht in Frage stellen zu lassen. Sowohl zu diesem Zwecke als auch um die schon oben besprochene Umlagenbemessung für die Gemeinden zu ermöglichen, ordnet Art. VIII die Führung einer gesonderten Betriebsrechnung für die verstaatlichten Linien bis 1940 an.

Au diese auszugsweise Wiedergabe des Entwurfes und seiner Begründung wollen wir nun vom rein fachlichen Gesichtspunkte aus einige wenige kritische Bemerkungen knüpfen.

Zunächst scheint uns die Art und Weise, wie den Gemeinden ihre Umlagen gewahrt werden sollen, sowohl viel zu kompliziert, als auch meritorisch nicht entsprechend, denn die betroffenen Gemeinden wollen nach dem Tenor der bekannt gewordenen Resolutionen etc. vor Ausfällen in ihrem Gemeindebudget geschützt sein, ja sie wollen auch an der Einnahmen-, bezw. Steuersteigerung in der Zukunft teilnehmen, welche seit Jahren konstant zu beobachten ist.

Dies wird aber durch die vorgeschlagene Maßregel einer besonderen Rechnungsführung, für welche zudem noch sehr viele Posten schlüsselmäßig aus den Gesamtausgaben, bezw. Einnahmen der k. k. Staatsbahnen ermittelt werden sollen, gewiß nicht erreicht; denn nicht die Form ist die Hauptsache, sondern die Art und Weise der Führung der Geschäfte, welche, wenn dieselben Ergebnisse erreicht werden sollen, wie unter dem nach dem eigenen Zeugnisse der Regierung im Motivenberichte anerkannt vorzüglich geleiteten Privatbetriebe, auch vom Staate allen Interessenten gegenüber beibehalten werden müßte, also auch den eigenen Interessen des Staates gegenüber, d. h. nach den „bewährten" Grundsätzen, der nach allen Seiten hin mit höchster Geschäftskenntnis und Energie auf den eigenen Vorteil bedachten Privatbahn.

Die besondere Führung einer eigenen Betriebsrechnung fordert ferner unumgänglich die Beibehaltung aller jener Dienststellen, welche jetzt bei der Nordbahn die Rechnung aufstellen, bezw. das Material hiezu liefern; es darf an der Rechnungslegung der Stationen etc. prinzipiell nichts geändert werden, es kann der Wagenpark nicht verschmolzen werden, die Wagenabrechnung auch gegenüber den übrigen Linien der k. k. Staatsbahnen muß fortgeführt werden, es müssen die Abrechnungen mit den Anschlußbahnen, bezgl. der Übergangsstationen aufrechterhalten werden, es müssen die Anteilsausscheidungen in den Rechnungen des direkten In- und Auslandsverkehres nach wie vor durchgeführt, es müssen alle Kartelle, auch jene, an denen nur die Nordbahn und die k. k. Staatsbahnen beteiligt sind, aufrechterhalten und fortlaufend abgerechnet werden, es darf sich an der Tariferstellung, der Anteilsermittlung, an der rigorosen Gewährung von Tarifermäßigungen, kurz an der gesamten kommerziellen nichts ändern. Es darf auch an der getrennten Rechnungslegung für die Lokalbahnen, bew. Ermittlung der Erwerbsteuergrundlage für die sogenannte Städtebahn nichts geändert werden, weil ja bei einem Zusammenwerfen der Ergebnisse dieser Linien mit jenen der Hauptbahn ganz wesentlich andere Ziffern zum Vorschein kämen, usw. usw.

Daß das alles aber nicht geplant sein kann, ist selbstverständlich, denn es würde der Verstaatlichung jeden Sinn und Zweck benehmen, insbesondere die als so dringend nötig hingestellte einheitliche Tarifpolitik unmöglich machen.

Digitized by Google

Die gesonderte Rechnungslegung wird also notwendigerweise nur leere Form sein können, welche die unter ganz anderen Gesichtspunkten und daher auch notwendig von den bisherigen abweichenden finanziellen Ergebnisse mehr oder minder willkürlich darstellen wird.

Viel einfacher und billiger und für die Gemeinden verläßlicher wäre es gewesen, wenn ihnen eine Pauschalsumme (etwa nach einem zehnjährigen Durchschnitte) garantiert worden wäre.

Die vom Gesetzentwurf in Aussicht genommene getrennte Rechnungslegung für das ganze verstaatlichte Netz der Nordbahn scheint denn auch viel weniger aus diesem Grunde in Aussicht genommen zu sein, als vielmehr aus dem, um im Interesse der Staatsfinanzen stets eine wenigstens annähernde Rentabilitätsrechnung zu ermöglichen, woranf der 2. Satz des Art. VII geradezu zwingend hindeutet.

Wenn in den Erläuterungen zu § 1 des Verstaatlichungsübereinkommens angedeutet wird, daß der Fahrpark der Nordbahn dem Bedürfnisse nicht entsprechen dürfte, so scheint uns dies wie die folgende kleine, der letzten offiziellen Statistik (pro 1904) entnommenene Tabelle über die Anzahl der Fahrbetriebsmittel beweist, bei allen größeren Bahnen Österreichs, insbesondere aber bei den k. k. Staatsbahnen selbst zuzutreffen.

	Lokomotiven	Personenw.	Güterw.
k. k. Staatsbahnen (eig. Linien)			
im ganzen	2624	5366	48.553
pro 1 *km* Betriebslänge	0·33	0·62	5·59
Österr. Nordwestbahn			
im ganzen	316	683	6398
pro 1 *km* Betriebslänge	0·34	0·73	6·82
Kaiser Ferdinands-Nordbahn			
im ganzen	395	1280	21.643
pro 1 *km* Betriebslänge	0·44	0·95	15·68
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft			
im ganzen	534	947	12.714
pro 1 *km* Betriebslänge	0·39	0·71	9·31
Südbahn (österr. Hauptlinien)			
im ganzen	688	1590	13.796
pro 1 *km* Betriebslänge	0·47	1·08	9·33

Die Nordbahn steht da durchaus nicht als die schlechteste da. Auch was die Leistungseinheiten der Lokomotiven anbelangt, weist die Statistik pro 1904 für die Nordbahn keine abnormen Zahlen auf:

Von je einer Lokomotive wurden Nutzkilometer geleistet:

Bei den k. k. Staatsbahnen	25.440
bei der Österr. Nordwestbahn	29.001
bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	26.611
bei der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. .	22.470
bei der Südbahn (österr. Hauptlinien) . .	28.828
dagegen bei der Kaschau-Oderberger Bahn (österr. Linie)	40.271.

Wenn gegenüber diesen Ziffern das Jahr 1905 eine ganz besondere Steigerung gebracht haben sollte, so ist dies wohl nur ein Beweis, daß vielleicht für die Zukunft durch größere Neuanschaffungen gesorgt werden muß, für die Vergangenheit aber muß die Größe des Fahrparkes als hinreichend angesehen werden. Sollte der Verkehr wirklich in den folgenden Jahren so steigen, wie es der Entwurf annimmt, dann ist natürlich die erforderliche Investition kein Verlust für den Staat, sondern eine ertragreiche Anlage und braucht durch „anderweitige" Ersparungen erst gar nicht wettgemacht zu werden.

Große Enttäuschung hat der § 12 des Übereinkommens in der Beamtenschaft der Nordbahn hervorgerufen; sie wurde auch durch die Erläuterungen zum Gesetzentwurfe nicht beseitigt. Die Nordbahnbeamten fürchten nach wie vor mit Grund den Verlust ihres durch konstante Übung als feste Bezüge betrachteten Nebeneinkommens (Remuneration, Steuerzahlung durch die Anstalt etc.), ferner eine durch die Verschiedenheit der Gehaltschemata begründete ungünstige Einreihung in den Staatsbahnbeamtenstatus etc. Es wäre sehr bedauerlich, wenn kein Mittel gefunden werden könnte, welches diese Nachteile und damit die Unzufriedenheit eines so großen und tüchtigen Personales beseitigen könnte.

Die in der Begründung enthaltenen Mutmaßungen über die künftige finanzielle Situation anlangend, möchten wir den der Südbahn, einer ohnehin finanziell notleidenden einheimischen Bahn, durch Geltendmachung der erhöhten Konkurrenzkraft (Leitung der Sendungen ausschließlich im eigenen Lokalverkehr) jährlich erwachsenden Anstalt von K 700.000, abgesehen von den beiden anderen noch in Rechnung gezogenen Summen von zusammen K 580.000, denn doch vom Standpunkte der nationalen Wirtschaft als einen zweifelhaften Gewinn bezeichnen und glauben auch, daß die Frachtinteressenten der Nordbahn die Einführung der Stationsgebühr (erhoffter Ertrag K 1,100.000) nicht als so „selbstverständlich" ansehen werden wie der Gesetzentwurf, insbesondere nachdem sie gehört haben, daß die Regierung der Nordbahn als Privatbahn diese Einführung nie gestattet hätte.

Die in Aussicht gestellten Ziffern der Ersparungen von Betriebsausgaben scheinen uns nicht ganz begründet zu sein, wenn man berücksichtigt, daß die Nordbahn, wie ihr ja von allen Seiten vorgeworfen wird, in den letzten Jahren ein überaus strenges Sparsystem durchgeführt hat. Zuzugeben ist ja, daß durch den Wegfall der hohen Gehalte der leitenden Beamten (der Nordbahn) und einiger anderer Dinge einiges erspart werden wird; zweifellos dagegen, daß insbesondere an der Einnahmenkontrolle und der Wagendirigierung (soll jedenfalls heißen: „Wagenabrechnung") fast nichts zu ersparen sein wird, wenn die vom Gesetze in Aussicht genommene getrennte Rechnungslegung nicht auf rein begrifflichen Ziffern beruhen soll.

Wir möchten daher die im Entwurfe als wahrscheinlich hingestellte Besserung des Erträgnisses von 5 Millionen Kronen nicht als feststehend betrachten. Ganz sicher scheint auch dem Entwurfe diese Rechnung nicht zu sein, denn auf Seite 49, Absatz 3, spricht er ausdrücklich von Reformen, die „zur Ausgleichung später etwa infolge des Staatsbetriebes eintretender Einnahmenrückgänge dienen" sollen.

Und ob schließlich die Meinung, daß der Donau-Oder-Kanal den verstaatlichten Nordbahnlinien nicht schaden werde, richtig ist, möchten wir denen zur Beurteilung überlassen, welche den Ban dieses Kanales nur als Konkurrenzunternehmen gegen die Nordbahn von jeher und heute noch empfehlen, um durch die billige Kanalfracht der Nordbahn die Massenartikel (Kohle) zu entziehen.

Diese wenigen Bemerkungen sine ira et studio mögen genügen, um unser fachmännisches Gewissen zu beruhigen und um vielleicht eine oder die andere Verbesserung des Gesetzentwurfes und seiner Begründung anzuregen.

Die Neuordnung der bayerischen Verkehrsverwaltung.

Im Hinblicke auf die bei uns ebenfalls auf der Tagesordnung stehende Frage der Neuordnung unserer Staatseisenbahnverwaltung bringen wir unseren Lesern die Grundzüge der für die bayerischen Staatsbahn in Vorschlag gebrachten Neuordnung zur Kenntnis, deren Prinzipien bei unbefangener Beurteilung als richtig anerkannt werden müssen. Wir können nicht umhin, auf die Übereinstimmung derselben mit den in dem Artikel des Herrn Regierungsrat v. Loehr in Nr. 9 l. J. unseres Blattes zum Ausdrucke gebrachten Anschauungen hinzuweisen.

Digitized by Google

Die dem bayerischen Landtage zugegangene Denkschrift des Verkehrsministeriums über die Neuordnung der Verkehrsverwaltung, die am 1. Jänner 1907 in Kraft treten soll, behandelt im Eingange kurz die bisherige Organisation unserer Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung und begründet dann die Notwendigkeit einer Neuordnung — namentlich für die Staatseisenbahnen. Die in der Hauptsache seit 20 Jahren gleichgebliebene Organisation der Eisenbahnverwaltung mit ihrer sehr weitgehenden Zentralisation des Dienstes in den beiden Generaldirektionen genügt nicht mehr den Anforderungen des inzwischen mächtig gewachsenen Verkehres. Der Geschäftsgang ist immer schwerfälliger und schleppender, das Schreibwerk und der Verwaltungsaufwand immer größer geworden. Die Ausgaben für das Personal des allgemeinen Verwaltungsdienstes sind bei den bayerischen Staatsbahnen verhältnismäßig höher als bei den übrigen deutschen Staatsbahnsystemen (Sachsen allein ausgenommen) und beeinträchtigen die Eisenbahnüberschüsse wesentlich, ohne die Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung zu sichern.

Daraus ergeben sich als Hauptaufgaben der Neuorganisation die Dezentralisation und Vereinfachung der Verwaltungsgeschäfte, Verminderung des Schreibwerks, Beschleunigung des Geschäftsganges, Verringerung der Verwaltungskosten.

Die Grundzüge der Neuordnung sind folgende:

Dem Verkehrsministerium soll nur die oberste Leitung und Aufsicht, insbesondere die Festsetzung der Verwaltungsgrundsätze, die Behandlung der Etats und Gesetzesvorlagen, die Genehmigung besonders wichtiger Verwaltungsmaßnahmen vorbehalten bleiben. Im Ministerium werden drei Abteilungen (für die Eisenbahnen, für die Post- und Telegraphenverwaltung und eine für beide Zweige gemeinsame Baubteilung) geschaffen. An ihrer Spitze sollen Ministerialdirektoren stehen. Die Eisenbahn- und die Baubteilung erhalten je 16, die Post- und Telegraphenabteilung 5 mit Ministerialräten zu besetzende Referate. Den Referenten werden Hilfsreferenten (Regierungs- bezw. Oberposträte) zur Seite gegeben und Bureaus zugeteilt. Die beiden Generaldirektionen werden aufgelöst.

Für gewisse, zweckmäßig von einem Punkte aus zu behandelnde Geschäfte der Eisenbahnverwaltung werden besondere Ämter gebildet: ein Eisenbahnrevisionsamt für die Rechnungsrevisionen, ein Verkehrsamt für die Fahrpläne, Personentarife und zentrale Angelegenheiten des Transportdienstes, ein Reklamationsamt, ein Tarifamt für die Gütertarife, ein Baukonstruktionsamt, ein maschinentechnisches Konstruktionsamt, ein Versicherungsamt für die Arbeiterversicherung der gesamten staatlichen Verkehrsanstalten, ein Wagenamt und zwei Verkehrskontrollämter, für die Einnahmen aus Personen- und Güterverkehr. An die Spitze der wichtigeren Ämter treten Oberregierungsräte, sonst Regierungs- und Direktionsräte.

In gleicher Weise erhält die Post- und Telegraphenverwaltung einige Zentralämter, nämlich ein Postrevisionsamt, eine Postverkehrskontrolle, eine Postanweisungskontrolle, ein Telegraphen-Konstruktions- und Materialamt; das erstere soll einen Oberregierungsrat, die anderen je einen Oberpostrat als Vorstand erhalten.

Mit der Durchführung der Neuordnung der Post- und Telegraphenverwaltung sollen die acht Oberpostämter unter der Bezeichnung Oberpostdirektionen als Mittelstellen dem Verkehrsministerium untergeordnet und mit erweiterten Zuständigkeiten ausgestattet werden. Entsprechend der Bedeutung der Oberpostdirektionen sollen deren Vorstände in den Rang und Gehalt von Regierungsdirektoren einrücken. Die Zahl der Referenten bei den Oberpostdirektionen wird im Durchschnitt fünf betragen. Die Referenten sollen mit Rücksicht auf ihre Verantwortlichkeit und ihre Eigenschaft als Mitglieder von Mittelstellen in der Regel der Kategorie der Oberposträte angehören. Bei den Oberpostdirektionen München und Nürnberg soll mit Rücksicht auf ihren großen Geschäftsumfang für das mit der ständigen Stellvertretung des Vorstandes betraute Mitglied die Stelle eines Oberregierungsrates vorgesehen werden.

Im übrigen soll die Eisenbahnverwaltung sich künftig wie folgt gliedern.

I. Eisenbahndirektionen.

An die Stelle der bisherigen zehn Eisenbahnbetriebsdirektionen treten fünf Eisenbahndirektionen mit je einem Präsidenten im Range eines Ministerialdirektors, je einem Oberregierungsrat als Stellvertreter und etwa elf Regierungsräten als Mitgliedern. Die Direktionsbezirke werden durchschnittlich etwa 1400 *km* Bahnlänge umfassen. Direktionssitze werden Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg, Würzburg. Nach der Verstaatlichung der pfälzischen Bahnen soll eine sechste Direktion in Ludwigshafen gebildet werden. Die bisherigen Betriebsdirektionssitze Bamberg, Ingolstadt, Kempten, Rosenheim und Weiden sollen durch andere Ämter entschädigt und zu diesem Zwecke von den neu zu bildenden Zentralämtern das Versicherungsamt, das Wagenamt, die beiden Eisenbahn-Verkehrskontrollen und Postanweisungskontrolle außerhalb Münchens untergebracht werden.

Den Eisenbahndirektionen soll grundsätzlich die gesamte Verwaltung innerhalb ihres Dienstbezirks übertragen und damit eine wesentliche Dezentralisation herbeigeführt werden. Sie erhalten Direktions- und Eisenbahnassessoren als Hilfsarbeiter.

Der Direktion Augsburg wird die Bodensee-Dampfschifffahrt, der Direktion München die Ammersee- und Amperschifffahrt, der Direktion Nürnberg der Ludwig-Donau-Main-Kanal, der Direktion Würzburg die Kettenschleppschifart auf dem Main unterstellt. Das Betriebsamt für die Bodensee-Dampfschifffahrt und das Kanalamt werden aufgehoben.

II. Inspektionen.

Den Eisenbahndirektionen sollen zur Ausführung und örtlichen Leitung des örtlichen Dienstes Inspektionen unterstellt werden, deren Vorstände (Direktions-, für besonders wichtige Inspektionen Regierungsräte) sich zumeist nicht im Bureau, sondern in ihrem Bezirke anzuhalten und ihre Geschäfte tunlichst mündlich an Ort und Stelle zu erledigen haben. Es sind in Aussicht genommen etwa 29 Betriebsinspektionen, 29 Bauinspektionen (zwei für Hochbau), zehn gemischte Bau- und Betriebsinspektionen, 18 Maschineninspektionen und zwölf Werkstätteninspektionen.

Die räumliche Unterbringung der Direktionen und Inspektionen wird insgesamt nicht mehr als $3^3/_4$ Millionen an Baukosten erfordern, von denen ein Teil auch bei der jetzigen Organisation nötig geworden wäre.

Dagegen wird der Personalaufwand sich — trotz der bei der Neuordnung vorgesehenen Verbesserung der Beförderungsverhältnisse durch Vermehrung der Oberexpeditoren und Verwalterstellen — für die Eisenbahnverwaltung nach der völligen Durchführung der Reorganisation um etwa $2^1/_2$ Millionen jährlich, bei der Post- und Telegraphenverwaltung um 200.000—300.000 Mk. jährlich vermindern.

Bei der Eisenbahnverwaltung insbesondere ist eine Verminderung des Personals der allgemeinen Verwaltung von rund 3900 auf etwa 2900 vorgesehen. Im Ministerialdienst sind künftig etwa 240, bei den Zentralämtern etwa 560, bei den Eisenbahndirektionen zusammen etwa 1200, bei den Inspektionen etwa 900 Beamte und Bedienstete erforderlich.

Bei der Einziehung von Dienststellen sollen unbillige Härten vermieden und das vorhandene Personal tunlichst berücksichtigt werden. Zu diesem Zwecke wird beabsichtigt, regelmäßig nur die niederstenStellen, für die keine Anwärter mehr vorhanden sind, nicht aber Beförderungsstellen einzuziehen. Auch wird ein Teil des bisher im inneren Dienst verwendeten Personals in den äußeren Dienst übergeführt, ein

Digitized by Google

anderer Teil in vorübergehenden, mit der Reform zusammenhängenden Kommissionen beschäftigt und nach und nach wieder in den laufenden Verwaltungsdienst eingestellt werden können.

Die gesamte Neuorganisation soll, wie eingangs bemerkt, bereits am 1. Jänner 1907 in Kraft treten. Die durch sie herbeigeführten Ersparnisse werden naturgemäß erst allmählich zur Geltung kommen, dann aber wesentlich dazu beitragen, die im Vergleich mit anderen deutschen Staaten, wie schon neulich angeführt, ungünstigen Betriebsergebnisse unserer Verkehrsverwaltungen zu erhöhen. Die neue Verwaltungsordnung wird also voraussichtlich nicht nur zur Verbesserung der Dienst- und Verkehrsverhältnisse, sondern auch zur Hebung der Finanzlage des Staates dienen.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 5. Mai d. J. die Einreihung des mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleideten Direktore des Tarifersteilungs- und Abrechnungsbureaus der österreichischen Staatsbahnen, Zentralinspektors Richard Brüll in die fünfte Rangeklasse der Staatsbeamten unter Belassung des Titels eines Hofrates und die Einreihung des mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrates bekleideten Direktor-Stellvertreters dieses Amtes, Oberinspektor Gustav Stelzel in die sechste Rangklasse der Staatsbeamten unter Belassung des Titels eines Regierungsrates allergnädigst zu genehmigen geruht.

1. Verzeichnis der Spenden für das Gerstner-Denkmal. Orientalische Eisenbahnen, Wien, K 100·—; V. A. Kfidlo, Prag, K 100·—; Oskar Berl, Wien, K 20·—; Gebr. Böhler & Co., Wien, K 50·—; Direktor Scheinig. Linz, K 10·—; Zementfabrik Perlmoos, Wien, K 100·—; M. A. Brüll, Mundering, K 10·—; F. Oster, Wien, K 2·—; Lokomotivfabrik Sigl, Wr. Neustadt, K 50·—; Rudolf Schmidt & Co., Wien, K 20·—; R. v. Waldheim & Co., Wien, K 20·—; Karl Lenz, Sarmingstein, K 5·—; Dietrich Sasse's Söhne, Wien, K 20·—; Abteilg. 4 der Staatsb.-Dion. Linz, K 27·—; Abtlg. 5 der Staatsb.-Dion Linz, K 45·—; Georg Zugmeyer & Söhne, Wien, K 20·—; General-Inspektor Gerstel, Wien, K 50·—; Guido Rütgers, Wien, K 200·—; Brevillier & Co., Wien, K 100; Schember & Söhne, Wien, K 10·—; Hofrat R. v. Grimburg, Wien, K 50·—; Siemens & Halske, Wien, K 50,—; General-Direktor Dr. v. Eger, Wien, K 50·—; Dr. Karl Beurle, Linz, K 50·—; Lokomotivfabrik Krauß & Co., Linz, K 300·—; Freiherr v. Chlumecky, Wien, K 50·—.

Die Eröffnung der Simplonbahn. Das vom schweizerischen Bundeerat festgestellte Programm für die Eröffnungefeierlichkeiten des Simplontunnels setzt für den 28. Mai die Ankunft der Teilnehmer in Lousanne und das Eröffnungsbankett im Palais Rumine fest, bei welchem der schweizerische Bundespräsident die Festgäste begrüßen wird. Am 29. wird ein Schiffsausflug nach Genf unternommen, wo die Gäste vom Kanton Genf bewirtet und begrüßt werden; die Rückfahrt geht über Montreux, wo Konzert und Diner stattfinden nach Lousanne.

Am 30. wird die Fahrt durch den Tunnel nach Mailand angetreten, wo die von der italienischen Regierung veranstalteten Feierlichkeiten ihren Anfang nehmen.

Von den Bundesbehörden im Vereine mit den schweizerischen Bundesbahnen wird für alle Beqnemlichkeiten und die volle Sicherheit der Festgäste gesorgt werden.

Die Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven. Die Vorversuche auf der Strecke Grunewald-Nedlitz sind kurz vor dem Osterfest zum Abschluß gekommen. Dabei wurde die etwa 90 *km* lange Strecke wiederholt in 49 Minuten durchfahren, was einer Fahrgeschwindigkeit von 110 *km* pro Stunde entspricht. Zur Einführung dieser Geschwindigkeit bei den durchgehenden Schnellzügen bedarf es aber noch weiterer Erfahrungen, die nur durch Dauerversuche auf längeren Strecken gewonnen werden können. Diese sollen nun auf der Strecke Spandau-Hannover, die zirka 240 *km* lang ist, unternommen werden; die Fahrt würde, unter Zugrundelegung der Höchstgeschwindigkeit von 110 *km*, 2 Stunden 10 Minuten dauern, während die Schnellzüge jetzt noch drei Stunden und darüber brauchen. Man hofft indes die Fahrgeschwindigkeit auf 120 *km* pro Stunde steigern zu können. Der aus sechs Schlafwagen älteren Systems bestehende Probezug ist mit den notwendigen Meßinstrumenten u. s. w. ausgerüstet. Die Strecke Spandau-Hannover wird bei den kommenden Probefahrten in der Regel täglich einmal (hin und zurück) durchfahren werden.

Elektrische Versuchsbahn. Eine Versuchsanlage der kgl. preußischen Eisenbahnverwaltung wird voraussichtlich am 1. Juli in Betrieb gesetzt werden. Die Anlage kommt in den dortigen königlichen Forst, $2^1/_2$ *km* von der Station Oranienburg, mit der sie durch ein Anschlußgeleis verbunden wird. Sie erhält ungefähr die Form einer Reunbahn und let im ganzen 1756 *m* lang. Der Hauptzweck der Anlage ist die Prüfung verschiedener Oberbau- und Bettungsmaterialien. Es sollen gleichzeitig je vier verschiedene Anordnungen von Schienen und Bettungen erreucht werden. Die vier Arten werden so verteilt, daß jede eowohl in der Krümmung als auch in der geraden Strecke liegt. Die Wirkung des Fahrens auf den verschiedenen Oberbau kann so für gerade Strecken und Kurven ermittelt werden. Zunächst werden vier verschiedene Profile und Stöße von Schienen versucht. Ebenso kommen gleichzeitig kieferne, eicherne, buchene und eiserne Schwellen zur Verwendung. Als Unterbettung wird Kies- und Steinschlag aus den verschiedensten Orten verwendet werden. Jedes einzelne Material kann so auf seine Leistungsfähigkeit aufs genaueste geprüft und verglichen werden. Der Betrieb der Anlage ist elektrisch. Es sind dafür zwei sechsachsige Motorwagen bestimmt. Die Energie wird von dem Elektrizitäts- und Wasserwerk Oranienburg geliefert.

Der Kapitalwert der Eisenbahnanlagen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Das Zensusbureau der Vereinigten Staaten von Amerika hat kürzlich eine Schätzung des Kapitalwerts der Eisenbahnanlagen des Landes von dem Gesichtspunkte ihrer Eigenschaft als Teil des Volksvermögene ans vorgenommen. Dem Zwecke der Erhebung entsprechend, mußten alle diejenigen im Besitz der Gesellschaft befindlichen Werte außer Betracht bleiben, die nicht nnmittelbar zum Eisenbahnbetriebe dienen (Grnndbesitz, soweit er nicht in Stationsgebäuden u. s. w. besteht, Warenlagerhäuser und Elevatoren, soweit sie nicht zum Eisenbahnbetriebe gehören, Fabrik- und Minenmaterial, Aktien und Obligationen anderer Bahnen oder sonstiger Gesellschaften u. s. w.).

Im Prinzip sind die Werte durch Kapitalisation der Nettoeinnahmen der einzelnen Gesellschaften gefunden, zu Prozentsätzen, die ans den Marktwerten ihrer Wertpapiere berechnet wurden. Als Normaleinnahme ist grundsätzlich der Durchschnitt der fünf Rechnungsjahre bis zum 30. Juni 1904 zugrunde gelegt worden, als Normalkurs der Durchschnitt von sechs Monaten. Die komplizierte Berechnung macht eine häufige Durchbrechung des Prinzips nötig.

Die Kommission des Zensusbureaus hat nicht überall die nach verschiedenen Prinzipien aufgestellten Jahresberichte der Gesellschaften benutzen können, sondern hat durch Zirkularanfragen die Bewertung auf gleiche Basen für alle zu gründen gesucht.

Der ermittelte Wert erreicht die Höhe von 11.244·9 Millionen Dollars. In dieser Summe ist der Wert der Full-

Digitized by Google

manwagen und der anderen Privatwagen nicht mitenthalten, weil diese nicht Eigentum von Bahngesellschaften darstellen. Der physische Wert dieser Wagen ist 51 Millionen Dollar für Pullmanwagen und 72 Millionen Dollars für andere Privatwagen, also im ganzen 123 Millionen Dollars. Der Wagenpark der Pullmann-Company besteht aus 2903 Normalschlafwagen, 547 gewöhnlichen Touristenwagen mit Schlafeinrichtung, 464 Salonwagen und 55 kombinierten Speise- und anderen Wagen, die zusammen in einem Jahre durchschnittlich 408·2 Millionen engl. Meilen zurücklegten.

Auf die einzelnen Staaten verteilt sich der ermittelte Kapitalwert der Eisenbahnen in folgender Weise:

Staat, Territorium oder Distrikt	Kapitalwert des zum Betrieb benutzten Eisenbahneigentums am 30. Juni 1904 Dollars	Prozent der Summe	Rangordnung d. Staaten nach Bevölkerung	Länge der Gleise, Meilen	Durchschnittlicher Kapitalwert, Eisenwerte, Doll.
Vereinigte Staaten von Amerika	11.244,852,000	100·000	—	213.932·13	52.560
Alabama	150,211.000	1·336	24	4.669·35	32.200
Arkansas	124,626.000	1·109	27	4.126·44	30.200
Californien	350.694.000	3·119	8	6.262·54	56.000
Colorado	196,981.000	1·764	19	4.976·24	39.800
Connecticut	105,869,000	0·937	32	1.017·72	103.500
Delaware	17,985.000	0·154	49	335·93	51.500
Florida	80,467.000	0·716	37	3.555·84	22.600
Georgia	156,608 000	1·392	22	6.304·72	24.800
Idaho	91,677.000	0·817	34	1.461·53	62.900
Illinois	805,057,000	7·159	3	11.622·74	69.300
Indiana	375,541.000	3·340	6	6.917·85	54.300
Iowa	344 847.000	3·067	9	9.859·23	35.000
Kansas	356,356.000	3·159	7	8.811·43	40.400
Kentucky	155,772.000	1·385	23	3.353·00	47.900
Louisiana	125,401.000	1·097	28	3.898·74	31.600
Maine	80,146.000	0·713	38	2.021·58	39.600
Maryland	152,342.000	1·177	26	1.421·10	93.100
Massachusetts	259,052.000	2·224	15	2.118·75	118.000
Michigan	277,597,000	2·469	13	8.660·28	32.100
Minnesota	466.734.000	4·151	5	7.811·04	59.800
Mississippi	107,884,000	0·959	31	3.480·25	31.000
Missouri	396,768.000	2·735	11	7.711·05	49.300
Montana	196,209.000	1·745	20	3.267·10	60.100
Nebraska	263,170.000	2·340	14	5.820·88	45.200
Nevada	43,745.000	0·389	46	986·56	44.300
New Hampshire	79,786.000	0·709	39	1.275·97	62.500
New Jersey	333,568.000	2·968	10	2.277·85	146.400
New York	898,222.000	7·988	2	8.297·29	108.300
Nord-Carolina	113,146.000	1·006	30	4.075·00	27.800
Nord-Dakota	123,380.000	1·097	29	3.190·77	38.700
Ohio	689,797,000	6·134	4	9.196·88	75.000
Oregon	75,661.000	0·673	42	1.736·84	43.600
Pennsylvanien	1.420,068.000	12·63	1	11.023·4	128.900
Rhode Island	25,719.000	0·229	48	211·89	121.400
Süd-Carolina	75,569.000	0·671	43	3.175·98	23.800
Süd-Dakota	49,646.000	0·441	45	3.047·14	16.300
Tennessee	131,166.000	1·167	28	3.480·83	37.700
Texas	237,718.000	2·114	16	11.848·03	20.100
Utah	30,325.000	0·269	35	1.779·69	50.800
Vermont	37,311.000	0·332	47	1.063·25	35.100
Virginien	211,315.000	1·879	17	3.932·34	53.700
Washington	182,837.000	1·626	21	3.355·83	54.500
West-Virginien	201,789.000	1·795	18	2.836·83	71.000
Wisconsin	284,510.000	2·530	12	7.048·76	40.400
Wyoming	100,307.000	0·892	33	1.237·76	80.400
Alaska	100.000	0·001	51	27·79	3.600
Arizona	68,356.000	0·608	44	2.751·35	30.000
Distr. Columbia	5,578.000	0·049	50	22·40	174.300
Indianer Territorium	79,405.000	0·706	40	1.532·60	51.400
New Mexiko	86,400.000	0·768	36	2.504·66	34.500
Oklahoma	78,668.000	0·700	41	2.611·03	30.100

LITERATUR.

Nordamerikanische Eisenbahnen, ihre Verwaltung und Wirtschaftsgebarung. Von W. Hoff, Geh. Ober-Regierungsrat und F. Schwabach, Geh. Regierungsrat, Berlin, Jul. Springer 1906, Mk. 8.

Hohe preußische Beamte besuchen über Anregung des deutschen Kaisers — den hierin eine sehr richtige Erkenntnis leitet — seit einigen Jahren Amerika, um die dortigen Einrichtungen eingehend zu studieren.

Regierungsrat Kolb z. B. ist sogar Arbeiter gewesen, hat selbst in Amerika Fässer gerollt und Flaschen geputzt, und hat dann seine Erlebnisse anschaulich geschildert.

Das vorliegende Buch der beiden bekannten Verfasser verdankt ebenfalls Lokalstudien seine Existenz und ist eine sehr dankenswerte fleißige Arbeit. Es beschäftigt sich mit einem bisher nur sehr wenig, in vielen Teilen noch gar nicht behandelten Gegenstande, nämlich mit der Verwaltung und Wirtschaftsgebarung der nordamerikanischen Eisenbahnen. Nach Abschnitten allgemeiner Art, aus denen wohl etwas deutlich die Betrachtung der amerikanischen Verhältnisse durch die spezifisch preußisch-hessische Eisenbahnbrille zu bemerken ist, gehen die Verfasser im dritten Abschnitt zur eigentlichen Sache. Wir erfahren, daß (1902/3) 2078 Eisenbahngesellschaften bestanden, davon 809 selbständige, und daß 153 davon seither ihre Selbständigkeit einbüßten. Der Auffangungsprozeß geht also recht rasch vor sich, und es bilden sich große Komplexe. Diese Gruppen stehen zumeist unter machtvollen Präsidenten, und es ist wie nicht anders zu erwarten, bei vielen die Organisation jeweils der Individualität dieser Person angepaßt. Der Wechsel solcher Präsidenten und ihrer Garde und in der Organisation bringt natürlich eine große Unruhe in den Dienst und ist der ruhigen Fortentwicklung abträglich.

Nach einigen interessanten Mitteilungen über die Chancen einer „Verstaatlichung" der Eisenbahnen in Nordamerika, finden wir Bemerkungen über die gemeinsame Güterverkehrsklassifikation und die bezüglichen Bestrebungen. Auch die große Zahl der Eisenbahnvereinigungen ist erwähnt: Über die hauptsächlichste — American Railway Association — die unserem deutschen Eisenbahnverein entspricht, haben diese Blätter jüngst ausführliches gebracht.*) Die Organisation der einzelnen Eisenbahnverwaltungen wird behandelt, die „Präsidenten"-Herrschaft geschildert und scharf die große Wertschätzung des Finanz-, Rechnungs- und Kontrollwesens hervorgehoben. Der Präsident muß, durch den „Comptroller" laufend, in der Regel wöchentlich über die Geschäfte informiert erhalten werden, in dessen Händen der gesamte Finanz-, Rechnungs- und Kontrolldienst stramm zentralisiert ist. Der Verkehrsdienst ist strenge in Frachtendienst und Passagierdienst geschieden, sonst ist die Organisation der europäischen sehr verwandt. Nur die Materialbeschaffung geschieht ganz abweichend, durch einen Spezialeinkaufsagenten. Das Detail, welches die Verfasser auf S. 127 anführen, wonach die zugeteilten Beamten dieses Einkaufsagenten abgeschlossen auf Bahnkosten im Verwaltungsgebäude „luncheu" müssen, „damit sie nicht während der Geschäftsstunden mit Lieferanten im Wirtshause zusammenkommen" spricht Bücher. Die Rechtsgeschäfte besorgt ein Generalkonsul, der unter sich zahlreiche Lokal-District-Solicitors (Pennsylvanien Ry: 70 Distrikte) hat. Es ist dies wegen der eigentümlichen lokalisierten Gerichtsbarkeit nötig. Die Verfasser erzählen uns auch von den Bureaulokalitäten, insbesondere von denen in den Wolkenkratzern, mit ihren bequemen raschen Aufzügen und eisernen Feuertreppen. Die Geschäftsgebarung wird uns geschildert, die möglichst amerikanisch schnell vor sich gehen muß und fast keine Archive kennt.

*) Siehe hierüber Nr. 10.

Digitized by Google

Hier bricht der Widerwille des preußischen ordnungsliebenden Beamten gegen die „allzugroße“ Erleichterung des Schreibwerkes ersichtlich durch; es ist vielleicht eine schwache Stelle des Buches, wenigstens nach meiner bescheidenen Erfahrung an Ort und Stelle, wenn S. 137 ernstlich behauptet wird, daß die amerikanischen Bahnen dagegen mehr unnützes Schreibwerk in den Rechnungsbureaux und in den Abfertigungsstellen leisten als die preußischen Staatsbahnen, und wenn dabei nicht hervorgehoben wird: daß die amerikanischen Eisenbahnen damit den ganzen Geldausgleich untereinander erledigt und abgetan haben und in 3 bis 4 Wochen nach Monatsablauf (zum 24.) fertig sind, während das europäisch kontinentale System erst um diese Zeit damit beginnt und der wirkliche Ausgleich erst etwa 3 bis 4 Monate später erfolgt, ganz abgesehen von der Kartellabrechnung, welche bei uns oft erst Jahre nachher beendet wird. Wenn also die Amerikaner in den Abfertigungsstellen und den Rechnungsbureaux mehr Schreibwerk haben (ich konstatiere aber, sehr einfacher Art) und sich mehr Kartonabklatsche leisten, als wir in Europa, dabei aber um einige Monate früher fertig sind, sollte man sie eigentlich um ihre Gebarung beneiden. Allerdings tritt das Bedürfnis nach raschem definitiven Ausgleich bei Staatsbetrieb viel mehr zurück.

Die ausgedehnte Verwendung von Kopien, von Fernsprechern, Schreib- und Rechenmaschinen wird erwähnt, desgleichen die eigentümliche, aber sehr praktische Art der Registrierung (S. 139) das Adjutantensystem und die weiblichen Angestellten.

Im fünften Abschnitte wird des näheren auf das Beamtentum und Arbeiterwesen eingegangen; wir erfahren, daß 1,400.000 Köpfe im Eisenbahndienst tätig sind, es wird hervorgehoben, daß die Beamten durchaus sich als „Gentlemen“ geben, und daß der Verkehr zwischen Vorgesetzten und Untergebenen allgemein freier und ungezwungener als bei uns sei. Von der in Deutschland hervortretenden formalen Unterordnung weiß man in Amerika nichts. Insbesondere fällt das Kastenwesen weg, alle Posten stehen — wenigstens theoretisch — jedem offen; es gilt nur die Persönlichkeit. (Ans dem Munde einiger sehr tüchtiger Leute hörte ich drüben aber sehr einschränkende Bemerkungen, Theorie und Praxis sollen nicht ganz stimmen.) Ein Alter über 35 Jahre schließt vom Eintritt in den Dienst aus, und körperliche Tauglichkeit wird strenge verlangt. Trinken schließt aus, Kassekautionen sind vorgeschrieben, Pensionen gibt es im allgemeinen nicht, Abberufung oder Entlassung kann jederzeit erfolgen. In diesen Dingen ist aber auf Betreiben der Beamtenvereinigungen für die unteren Stellen ein Wandel im Zuge. Die Gehalte sind sehr verschieden — dem allmächtigen Präsidenten mit bis Mk. 300.000, Vizepräsidenten mit Mk. 40.000 bis 75.000 Gehalten und schönen Nebeneinkünften, eigenen Salonwagen und Diener stehen die unteren Stellen (Clerks) mit Mk. 2400 bis 4000 gegenüber. Der Jahresdurchschnitt von Mk. 2400 bis 2505 in Amerika steht im Vergleiche mit Mk. 1386 bei der preußisch-hessischen Staats-Bahn.

Die Arbeitszeit beträgt zirka 10 Stunden, Samstag-Nachmittag und Sonntag ist dienstfrei. Der Sozialdemokratie ist „nicht einmal der Versuch gelungen, gegenüber den Arbeitern und Beamten sich als die Verfechter ihrer wirtschaftlichen Bestrebungen aufzuspielen“. Denn die „Unions“, welche diese Interessen viel wirksamer vertreten, haben die Politik zunächst ganz zur Seite liegen lassen. Es hat sich das eigentümliche Verhältnis entwickelt, daß der höhere Beamte der Bahnverwaltung schutzlos gegenübersteht, jederzeit ohneweiters an die Luft gesetzt werden kann und nichts gegen die Verwaltung zu tun vermag, während die große Mehrheit der unteren Beamten und Arbeiter durch ihre Unions den Eisenbahnen ihren Willen aufzwingt.

Die Wohlfahrtseinrichtungen beschränken sich der Hauptsache nach auf Förderung der Versicherung bei den amerikanischen Assekuranzgesellschaften (die gerade gegenwärtig nicht sehr gut im Rufe stehen), oder bei eigenen Eisenbahn-Unterstützungskassen, Krankenkassen u. dgl., sie stehen erst in der Kindheit, ebenso beginnen erst einzelne Verwaltungen Pensions-, Spar- und Darlehensfonde zu bilden. Im allgemeinen fehlt noch das Verständnis für unsere moderne soziale Fürsorge, man betrachtet vielmehr das zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber bestehende Verhältnis durch die Leistung des Dienstes und Bezahlung des Lohnes als völlig beendet. Interessant ist die bei zwei Bahnen versuchte Gewinnbeteiligung der Angestellten durch Erwerb von Aktien der eigenen Unternehmen (S. 180/81). Auch die Bestrebungen der Y. M. C. A. (Young man Christian Association) sind eine amerikanische Spezialität, es gibt 151 derartige Eisenbahnvereine mit 55.000 Köpfen. Die Bahnarztverhältnisse und die Eisenbahnhygiene sind im Buche durch einen Vortrag des Dr. Schwechten dargestellt.

Der Personen- und Gepäckverkehr ist ausführlich geschildert, der Reisepreis ist durchschnittlich höher als bei uns, schließt aber 68 *kg* Freigewicht ein. Der Privatbandel mit Fahrbilletts wird erwähnt und charakterisiert und die Selbsthilfe der Bahnen gegen diesen Mißbrauch geschildert. Auf S. 209 wird tadelnd die tägliche Abrechnung der Fahrkartenagenten erwähnt und rühmend die dreimonatliche der preußisch-hessischen Bahnen hervorgehoben. Wie schon an anderer Stelle, bin ich auch hier entgegengesetzter Ansicht: ich ziehe die rasche und endgiltige Abrechnung der spät nachhinkenden vor. Die berühmten Expreßgesellschaften als Transporteure des Gepäcks und ihr Scheckssystem werden geschildert und ich finde aber auch hier, daß alle mehr Lob verdienen würden, als die Herren spenden, sie sind drüben einfach unersetzlich, was die Fußbemerkungen auf S. 218 und 228 bestätigen. Im Abschnitte über den Güterverkehr wird die große Unklarheit der Tarife erwähnt. Ein Lobspruch auf die Staatsbahnen als edelmütige Verfächter der hohen Einnahmen gegenüber dem habgierigen Privatkapital (S. 217) wird aber durch spätere Details, wonach die amerikanischen Privatbahnen den Massenfernverkehr, der ja das eigentliche kommerzielle Schwergewicht darstellt, wesentlich billiger als die preußisch-hessischen Staatsbahnen besorgen (S. 220 bis 226) eigentümlich illustriert. Während die Privatbahnen des Ostens im Durchschnitte (S. 322·23) 4% verdienen, verdienen die für den Nutzen der Verfrächter so besorgten preußischen Staatsbahnen 6 bis 7% jährlich. Gut sind die „Frachtbevorzugungen (S. 234) geschildert, ebenso die Tyrannei, welche große Verfrächter durch ihren eigenen Wagenbesitz ausüben. Dagegen treffen die Daten über das Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren nicht ganz zu; das Zentralabrechnungsbureau in Buffalo ist ja nur ein ganz internes „Familienbureau“ der Vanderbilt-Bahnen und die sämtlichen anderen Bahnen in Amerika wollen von einem Zentralabrechnungsbureau nichts wissen. Transport- und Beladeverhältnisse sind gut geregelt, die Wagenmiete geordnet und billiger als bei uns. Ein Zentral-Wagenabrechnungsamt erleichtert den Verkehr. Sehr unterschiedlich sind die Wagentragfähigkeiten, die von 4·5 *t* bis 67·5 *t* reichen, zumeist aber 18, 22·5, 27 und 36 *t* betragen. Letztere sind die Normalwagen, die in ganz Nordamerika gleich sind. Eine Studie über die Bezugskosten der Erze, Baumwolle, Milch ist eingefügt.

Die Beziehungen der Eisenbahnen zur Post — selbe zahlt hohe Summen — zur Pullmann-Gesellschaft, die etwa die Rolle der Schlafwagengesellschaft in Europa spielt und zu den Expreßgesellschaften sind in Abschnitt 9 geschildert. Letztere entlasten die Bahnen von dem bei uns in Europa so überwuchernden kleinen Frachten und ermöglichen es, daß sich die Kontrolle und der Rechnungsdienst der Bahnen auf die größeren Dinge konzentriert. Der Haushalt und die Finanz-

Digitized by Google

ergebnisse sind zutreffend geschildert, insbesondere ist die sehr gesunde fortlaufende Wirtschaftskontrolle hervorgehoben, die einen sehr wirksamen Ersatz der Voranschläge, des Etats oder Budgets unserer Staatsbahnen bildet und es ermöglicht, sich jeweils nach der Decke zu strecken. Die schließliche Statistik ist recht interessant, leider aber ist auf amerikanische Statistikeu erfahrungsgemäß noch viel weniger zu geben, als auf europäische, es sind daher die Ziffern mit Vorsicht zu betrachten. Die Betriebskoeffizienten weichen wenig von europäischen Verhältnissen ab. Die staatliche Aufsicht über die Eisenbahnen — die einzelu — staatliche und Gesamtstatsaufsicht — ist erst in der Ausbildung begriffen und derzeit noch nicht recht greifbar.

In dem Schlußkapitel erwähnen die Verfasser sehr richtig die eigentümliche naive Überschätzung der eigenen Sache, welche der amerikanische Eisenbahnmann gegenüber dem europäischen Kollegen ganz bona fide empfindet, während ja durchaus nicht alles drüben so herrlich und unübertroffen ist. Allerdings aber muß die ganz eigenartige Durchbildung und geradezu überwältigende Größe des ganzen Eisenbahnwesens drüben anfrichtig bewundert und auerkannt werden. Die Eisenbahnen sind ja nicht wie bei uns, Spätlinge oder höhere Potenz des Verkehrs, sondern die Pioniere. Die Verfasser rühmen die Einheitlichkeit, insbesondere des vierachsigen Einheitsgüterwagens, die Luftdruckbremse der Güterwagen u. s. w.

Dagegen meinen sie, daß Amerika auch von uns gewiß manches lernen könne und empfehlen eine Sonderausstellung für das Verkehrswesen, die zu diesem Zwecke in Berlin zu planen sei. Den inneren Verkehrs- und Verwaltungsdienst halten sie in Deutschland für besser geordnet als in Amerika.

Die Proben und Auszüge, die ich aus dem Buche hier brachte, werden wohl den Wunsch in dem Leser wecken, dieses interessante Werk genau zu studieren, dann aber wird — ich zweifle nicht — der weitere Wunsch sich mit Recht geltend machen, das Objekt selbst an Ort und Stelle kennen zu lernen, und das sollte kein Eisenbahnfachmann unterlassen.

v. Loehr.

CLUB-NACHRICHTEN.

Zusammensetzung der Komitees für das Clubjahr 1906.

Administrationskomitee: Regierungsrat v. Loehr (Obmann), Oberbaurat Koestler, Oberst Löhl, Direktor Arnold, Ober-Ingenieur Kriser, Bahnkommissär Dr. Leipen, Baurat Schmarda, Ober-Ingenieur Spitzer.

Finanzkomitee: Zentral-Inspektor Reiber (Obmann), Inspektor Hackler, Ober-Revident Handofsky, Regierungsrat v. Loehr, Direktionsleiter Dr. Scheiber, Bsurat Schmarda, Inspektor Stauffer.

Redaktionskomitee: Regierungsrat v. Loehr (Obmann), Ober-Baurat Koestler, Hauptmann Bittner, Bureau-Vorstand Dr. Hauler, Bureauvorstand-Stellvertreter Dr. Hilscher, Ober-Ingenieur Kriser, Bahnkommissär Dr. Leipen, Zentral-Inspektor Reiber, Ober-Ingenieur Spitzer. Kooptiert: Ober-Offizial Fleischner, Inspektor v. Merta, Konzipist Dr. Weinberg.

Vortragskomitee: Ober-Baurat Koestler (Obmann), Bureauvorstand Dr. Hauler (Obmann-Stellvertreter), Oberst Löhl, Hauptmann Bittner, Ober-Offizial Rosenberg, Direktionsleiter Dr. Scheiber, Ober-Inspektor Schiler, Ober-Ingenieur Spitzer, Inspektor Stauffer, Konzipist v. Wotawa. Kooptiert: Bahnkommissär Dr. Fröhlich.

Statutenkomitee: Exzellenz Dr. Liharzik (Obmann) Regierungsrat v. Loehr, Direktor Arnold, Zentral-Inspektor Reiber, Ministerialkonzipist v. Sagasser, Direktionsleiter Doktor Scheiber, Ober-Ingenieur Spitzer. Kooptiert: Sektions-Chef Freiherr v. Buschmann.

Benefizienkomitee: Bureauvorstand Kloss (Obmann), Ober-Inspektor Albrecht, Ministerial-Vize-Sekretär Dr. Ginti, Ober-Revident Handofsky, Ingenieur Hartinger, Ober-Offizial Rosenberg, Ministerialkonzipist v. Sagasser, Ober-Ingenieur Spitzer. Kooptiert: Sekretär Burger, Ober-Offizial Fleischner, Ober-Offizial Reiner.

Bibliothekskomitee: Zentral-Inspektor Reiber (Obmann), Ober-Baurat Koestler, Direktor Arnold, Bureau-Vorstand Dr. Hauler, Ober-Offizial Rosenberg, Ober-Inspektor Schiler.

Schulkomitee: Exzellenz Dr. Liharzik (Obmann), Bureau-Vorstand Dr. Hauler, Bureauvorstand-Stellvertreter Doktor Hilscher, Ober-Baurat Koestler, Ober-Ingenieur Kriser, Bahnkommissär Dr. Leipen, Regierungsrat v. Loehr, Zentral-Inspektor Reiber, Direktionsleiter Dr. Scheiber, Inspektor Stautler. Kooptiert: Inspektor Dr. Domenego, Bahnkommissär Dr. Fröhlich, Regierungsrat Dr. Schmits, Ministerialrat Dr. Schenka, Direktor Schiler, Ober-Baurat Spitzner.

Exkursions- und Geselligkeitskomitee: Sekretär Mansch (Obmann), Ober-Ingenieur Spitzer (Obmann-Stellvertreter), Hauptmann Bittner, Ministerial-Vize-Sekretär Dr. Ginti, Ober-Revident Handofsky, Ingenieur Hartinger, Bureau-Vorstand Dr. Hauler, Ober-Ingenieur Kriser, Bahnkommissär Dr. Leipen, Ober-Offizial Rosenberg, Inspektor Stauffer, Konzipist v. Wotawa. Kooptiert: Offizial Eberl, Ober-Offizial Fleischner, Konzipist Dr. Grünbaum, Adjunkt Hartinger, Bahnkommissär Dr. Jaschke, Bureau-Vorstand Kloss, Offizial Krawani, Ober-Offizial Reiner. Bureauvorstand-Stellvertreter Freiherr von Rinaldini, Aspirant Dr. Scheiber, Adjunkt Schweighofer, Revident Sellner.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate April 1906.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Franz Karst, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.; Johann Haunzwickl, Ober-Offizial der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Josef Egerer, Adjunkt der k. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder die Herren: N. Messing, Inspektor der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn; Gustav Haas, k. und k. Hauptmann, kommandiert im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes.

Stand mit Ende April 1906: 636 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Die in den Vorjahren veranstalteten **Wienerwaldexkursionen** werden auch heuer wieder aufgenommen und findet der erste Ausflug Mittwoch den **16. Mai 1906** statt. Zusammenkunft in Wien Südbahnhof, Abfahrt 4·10 nachmittags (Meidling 4·17 nachmittags) nach Perchtoldsdorf, Spaziergang auf den Parapinberg, dortselbst Jause, Abstieg nach Rodaun, Abendessen in Steiner's Restaurant. Rückfahrt entweder per Südbahn um 10·02 abends oder mit der Dampftramway um 9·43 abends.

Eingeführte Gäste willkommen.

Im Falle ungünstiger Witterung findet der Ausflug am Mittwoch den 23. Mai statt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Mitteilung.

Anweisungen für das „Deutsche Volkstheater" zum Bezuge von nachfolgenden Sitzen:

1	Balkonsitz	1. Reihe	. .	K 4·40
1	„	2.—3. „	. . „	3·50
1	„	4.—5. „	. . „	3·—
1	„	6.—8. „	. . „	2·50
1	„	9.—12. „	. . „	2·—

am Vortage der Vorstellung (ohne Vormerk-, ohne Garderobe- und Theaterzettelgebühr) sind im Clubsekretariat erhältlich.

Anweisungen für das „Raimundtheater" zum Bezuge von nachfolgenden Sitzen:

1 Parkettsitz 5.—8. Reihe zum Preise von K 2·—
1 Sitz I. Galerie 2.—3. Reihe z. „ „ „ 1·60

sind im Clubsekretariat erhältlich.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zur einundfünfzigsten ordentlichen General-Versammlung der stimmberechtigten Aktionäre der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft am 29. Mai 1906.

Die Herren Aktionäre werden hiemit zu der auf Grund des § 35 der Statuten anberaumten einundfünfzigsten ordentlichen General-Versammlung, welche Dienstag, den 29. Mai 1906, um 10 Uhr vormittags in Wien im Administrationsgebäude der Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz 3, stattfinden wird, eingeladen.

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Jahresrechnung und des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1905 und Bestimmung über die Verwendung des Reinerträgnisses.
2. Teilweise Erneuerung des Verwaltungsrates.
3. Wahl eines Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Betriebsjahres 1906.

WIEN, im April 1906.

Der vereinigte Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrat beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 55. (ordentlichen) General-Versammlung einzuladen, welche Freitag, den 1. Juni 1906 um 10 Uhr vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten Arbeiter-, Beamten-Vereines der österr.-ung. Monarchie, I., Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1905.
2. Bericht des in der vorjährigen General-Versammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1905 gewählten Revisions-Ausschusses;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktien-Coupons;
4. Antrag des Verwaltungsrates auf Abänderung des § 54 der gesellschaftlichen Statuten;
5. Wahl von Verwaltungsrat-Mitgliedern;
6. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1906.

WIEN, im April 1906.

Der Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert.

Kundmachung.

Wehr- und Schleusenbau im Wiener Donaukanale.

In Fortsetzung der Arbeiten zur Umwandlung des Wiener Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen, beziehungsweise der Arbeiten zur Errichtung eines Wehres und einer Kammerschleuse unterhalb der Augartenbrücke in der Nähe des ehemaligen Kaiserbades kommt demnächst die Herstellung der Hebezeuge und der elektrischen Beleuchtungsvorrichtungen für das bewegliche Wehr zur Ausführung.

Die Vergebung der Arbeiten und Lieferungen an dieser Herstellung erfolgt durch die Donau-Regulierungs-Kommission und wird zu diesem Zwecke hiemit eine allgemeine öffentliche Offertverhandlung für den 9. Juni 1906 ausgeschrieben.

Bis dahin können in dem Bureau der Strombau-Direktion, und zwar in der Hafenbauabteilung derselben (Wien, I., Kaiser Ferdinandsplatz Nr. 2, III. Stock), die näheren Modalitäten der Offertausschreibung, die allgemeinen Bestimmungen, unter welchen die Übertragung der Arbeiten und Lieferungen erfolgt, die besonderen Bedingnisse und Pläne, sowie die Preisliste und der Kostenanschlag — beide jedoch ohne Preisansätze und Geldbeträge — eingesehen und die erwähnten Behelfe einschließlich der Pläne gegen Erlag oder portofreie Einsendung von 10 K (ohne Pläne um den Betrag von 3 K) bezogen werden.

Die Donau-Regulierungs-Kommission.

K. k. priv. Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Kundmachung.

In der am 5. April d. J. stattgehabten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Österreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe wurde der Beschluß gefaßt, das Aktienkapital von 100 Millionen Kronen durch Ausgabe von 80.000 auf den Inhaber und auf den Nominalbetrag von 620 Kronen lautenden Aktien auf 120 Millionen Kronen zu erhöhen und den Aktionären die Übernahme der neuausgegebenen 80.000 Aktien unter den vom Verwaltungsrate zu bestimmenden Modalitäten anzubieten.

In Ausführung dieses Beschlusses werden hiemit die Modalitäten zur Geltendmachung des Bezugsrechtes bekanntgegeben:

A. Den Besitzern von Aktien der Credit-Anstalt, beziehungsweise von deren Stelle vertretenden „Depotscheinen" der Credit-Anstalt werden nach Maßgabe ihrer Bezugsberechtigung die neuen Aktien, welche an den Geschäftsergebnissen der Anstalt vom 1. Jänner 1906 ab teilnehmen,

zum Kurse von K 630.— per Stück

angeboten.

B. Den Inhabern der derzeit im Umlauf befindlichen Aktien, beziehungsweise „Depotscheine" wird das Recht eingeräumt,

auf je fünf alte Aktien eine neue Aktie

zu beziehen. Aktienbruchteile werden nicht berücksichtigt.

Das Bezugsrecht ist bei sonstigem Erlöschen desselben in der Zeit

vom Montag den 7. Mai bis inklusive Mittwoch den 16. Mai d. J.

einschließlich:

in Wien bei der Liquidatur der k. k. priv. Österreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, I., Am Hof 6, täglich (mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage) von 9 bis 14 Uhr;
außerhalb Wiens bei folgenden Stellen während der bei denselben üblichen Geschäftsstunden, und zwar:
in Reese, Brünn, Feldkirch, Gablonz, Görz, Innsbruck, Karlsbad, Lemberg, Mährisch-Ostrau, Olmütz, Pola, Prag, Reichenberg, Teplitz, Triest, Troppau bei den Filialen, beziehungsweise Agenturen der Anstalt;
in Budapest bei der Ungarischen Allgemeinen Creditbank;
in Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft, S. Bleichröder, Mendelsohn & Co. und der Bank für Handel und Industrie;
in Breslau bei dem Schlesischen Bankverein und E. Heimann;
in Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt, Abteilung Dresden;
in Frankfurt a. M. bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und der Filiale der Bank für Handel und Industrie;
in Hamburg bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, L. Behrens & Söhne und M. M. Warburg & Co.;
in Köln bei Sal. Oppenheim jr. & Cie.;
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt;
in München bei der Bayerischen Hypotheken- und Wechsel-Bank und Reich, Flach & Co.

Die Ausübung hat unter Erlag der Mantel der alten Aktien, beziehungsweise der „Depotscheine" in Wien mittels Lieferschein, bei allen anderen Stellen mittels doppelter Konsignationen, in welchen die Nummern der Aktien, beziehungsweise der „Depotscheine" in arithmetischer Reihenfolge verzeichnet sein müssen, zu geschehen. Formulare werden bei den Ausübungsstellen erfolgt.

Über den Erlag der Aktien, beziehungsweise „Depotscheine", erhält der Deponent eine briefliche Bestätigung, gegen deren Verwendung späterem binnen acht Tagen die hinterlegten Aktien, beziehungsweise „Depotscheine", mit einem die Ausübung des Bezugsrechtes ersichtlich machenden Stempelaufdruck versehen, zurückgestellt werden. In diesem Briefe wird die Anzahl der neuen Aktien (Punkt C) bestätigt, und es wird auf denselben die Auflegung der eingereichten Titres durch Aufdruck einer Stampiglie vermerkt werden.

C. Die Aktionäre haben bei der Anmeldung des Bezugsrechtes bei sonstigem Verlaste desselben für jede zu beziehende neue Aktie eine Anzahlung von K 200.— sammt zinslich 5 Prozent Zinsen vom 1. Januar 1906 an bis zum Zahlungstage in barem zu leisten. Der Restbetrag von K 430.— sammt zinslich 6 Prozent Zinsen von diesem Betrage vom 1. Januar 1906 an bis zum Zahlungstage, ist bei sonstigem Verlaste des Bezugsrechtes sowie des bereits entrichteten Betrages von K 200.— bis spätestens 31. August 1906 auf einmal zu bezahlen. Die Volleinzahlung kann nur bei derselben Stelle geleistet werden, bei welcher die Anzahlung erfolgte.

Die voll eingezahlten Aktien können nur gegen Rückstellung der Bestätigung über die geleistete Einzahlung, von den bei den Kassen der Bezugsstelle bekanntgegebenen Erscheinungstage der neuen Aktien an, bei der betreffenden Annoncierstelle behoben werden.

Bei den Annoncierstellen in Deutschland werden an die Bezugsberechtigten mit dem deutschen Reichsstempel versehene Aktien ausgegeben; die Stempelausgaben sind von den Bezugsberechtigten zu tragen. Die Kosten der zu wechselnden Zeichnungen werden hingegen nicht berechnet.

Nach Erscheinen der neuen Aktien wird deren Notierung an allen Börsen des In- und Auslandes, an welchen die bisher ausgegebenen Aktien notiert sind, in Antrag gebracht werden.

Wien, 6. Mai 1906.

K. k. priv. Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. Juni 1906. **Sommer 1906.**

Kürzeste Verbindungen

Wien—Berlin und umgekehrt in 12½ Stunden
Wien—Karlsbad und umgekehrt in 8 Stunden

mittels des vom 1. Juni bis 31. August 1906 täglich verkehrenden Luxuszuges

Wien—Berlin—(Marienbad—Karlsbad-) Expreß.

Wien K. F. J. B.	ab	845	Berlin Anh. Bhf.	ab	805
Schwarzenau	an	1040	Leipzig Bayer. Bhf.	an	1120
Gmünd	ab	1111	Plauen	an	105
Budweis	an	1153	Hof Bayer.	an	144
Pilsen	an	150	Bad Elster	an	145
Marienbad	an	309	Franzensbad	an	225
Karlsbad	an	342	Franzensbad	ab	256
Karlsbad Z. B.	an	442	Eger	an	335
Marienbad	an	508	Eger	ab	347
Eger	an	534	Karlsbad B. K. B.	an	354
Karlsbad B. K. B	ab	224	Eger	ab	240
Eger	an	328	Marienbad	an	307
Eger	ab	342	Karlsbad Z. B.	ab	190
Franzensbad	an	500	Marienbad	an	256
ranzensbad	ab	354	Marienbad	ab	345
Plauen	an	431	Pilsen	an	425
Bad Elster	ab	437	Budweis	,,	604
Plauen	an	510	Gmünd	,,	701
Leipzig Bayer. Bhf.	,,	625	Schwarzenau	,,	723
Berlin Anh. Bhf.	,,	915	Wien K. F. J. B.	,,	920

Direkte Salonwagen zwischen Wien K. F. J. B.—Berlin Anh. Bhf. (über Eger), Wien K. F. J. B.—Karlsbad Z. B. (über Marienbad—Petschau), Karlsbad B. K. B. —Berlin Anh. Bhf. (über Eger) und umgekehrt. Speisewagen zwischen Wien K. F. J. B.—Berlin Anh. Bhf. und umgekehrt.

Außerdem Führung von Wagen II. Klasse, jedoch nur in der Strecke Wien K. F. J. B.—Karlsbad Z. B. (über Marienbad—Petschau) und umgekehrt.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 503

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 536
Dynamomaschinen · Elektromotoren
Schaltapparate · Zähler
Installationsmaterial. · Bogenlampen.
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleissperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**
Wien, XX. Dresdnerstraße 68.
Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Pfräser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Produktionswerkzeuge, sowie Anfertigung kompletter Anlagen. 524

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt
Heinrich Riehl
WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.
Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und negative Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größtes Format 3000 : 1200 mm.
Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. Adjustierung der Flinz. 540

Leobersdorfer Maschinenfabrik
vorm. **GANZ & Co.**
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel" für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 208

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seiner Gesundheitsumstände einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die ähnliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seltenen der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schaldendeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die ähnliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (2 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden alle einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 536

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rechenbachgasse 11. Telephon Nr. 805. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.899. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung für Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Ausland: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 20 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

Nº. 18. Wien, den 1. Juni 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.

Klingerit wird dort ausgelassen, wo auch keine Dichtung entsprechen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc.

sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen.

Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Dampfdichtungen bei Wien.

KORKSTEIN-FABRIK

ACTIENGESELLSCHAFT vorm.

KLEINER & BOKMAYER

CENTRAL-BUREAU: **WIEN,** VI/1. KÖSTLERGASSE Nº 7.

Ausführung aller bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverlust.

Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.

Ringelwandverkleidung von Signalhütten, Wächterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Bauobjekte jeder Art.

Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen, Trockenlegung feuchter Mauern, Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.

FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN: PAT. EMULOIT-KORKSTEINE. PAT. REFORM-KORKSTEINE. PAT. KORKSTEINSCHALEN. PRESSKORKFABRIKATE. „THERMALITE" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL. KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

k. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476

Reservefond d. Anst.: K 8,245.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,181 823.

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.

Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:

Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Rismergasse 12. T. 3326.

Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dabrowski,** Wien, VII. Lindengasse 2. T. 5662.

Ing. **Josef Fischer,** Wien, I. Maximilianstraße 6. T. 707.

Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Rismergasse 12. T. 8300.

Ing. **Viktor Kurmin,** (H. Palm, Michalecki & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 16884.

Ing. **Johann Lux,** Wien, I. Hegelgasse Nr. 13. T. 4847.

Ing. **Victor Monath,** Wien, I. Jasomirgottstr. 4. T. 12560.

Ing. **Anton v. Sterr,** Wien, IV. Frankenbergasse 6. T. 2944.

Ing. **Victor Tischler,** Wien, VII. Siebensterngasse 29. T. 596.

Ing. **Wasa Theodorovic,** Wien, I. Jasomirgottstraße 3. T. 10545.

Ing. **Eduard Winkelmann,** Wien, III. Hauptstraße 72.

Ing. **J. Kiffer,** Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 4911.

Ing. **Rud. Kipser,** Wien, VII. Lindengasse 8. T. 9648.

Ing. **Moriz Schmolka,** Brünn, Ferdinandsgasse 17. T. 490.

Ing. **Heinrich Schmolka,** Prag, Heinrichsgasse 91. T. 1085.

K. k. priv. Erste Florids- ✿ dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisierungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen, Pflasterungen, Freikamin und Desinfektions-Apparate auf Wunsch gratis und franko. 550

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 835

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5/ Marke:

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Wien X/3.

Digitized by Google

Elegante Herrengarderoben u. Uniformen nach Maß

Gustav Pollak & Bruder

Wien, I. Schottenring Nr. 2. 512

Filiale: I. Rotenthurmstraße Nr. 18.

Schienenschuh

Patent Scheinig & Hofmann.

Vollkommenste Stoßverbindung für Straßen- u. Vollbahnen.

☐ Patente in allen Staaten. ☐

Bahnen, welche unseren Schienenschuh in Verwendung gen. haben:

Linz-Urfahr, Hallstatt, Linz-Gaisbach, Pöstlingbergbahn, Preßburg, Aussee, Aussig, Teplitz, Rouen, Barcelona, Krakau, Linz-Ebelsberg, Zwickau, Elberfeld, Algier, Lüttich, Valparaiso (Grubenbahn), Palermo, Wien, Nordhausen, Bielefeld, Augsburg, Chaux de Fonds, Hamm, Wiener Lokalbahnen, Elberfeld-Ronsdorf, Reichenberg, Czernowitz, Stettin, Ulm, Libau, Mailand, Mühlhausen, Plauen, Moskau, Dessau, Halle-Merseburg, Zürich, Kohlscheid, Aachen, Lausanne, Madrid, Braunschweig, Karlsruhe, Hohenschönhausen, Halle, Luzern, Amiens, Liegnitz, Essen, Neviges, Regensburg, Trier, Kassel, Düsseldorf, Graz, St. Gallen, Bielitz-Biala, Remscheid, Benrath, Elberfeld — Gronenberg — Remscheid, Buenos-Aires.

SCHEINIG & HOFMANN, Linz a. D., Ober-Österr.

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Bautheodolite, Universal-Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkeltrommeln, Winkelspiegel, Kegel-Transporteure, Pantographen, Meßbänder, Maßstäbe, Meßlatten, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner
(Patent Pfeuffer). 504

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselblecha und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

Leuchttag & Seidenstein

Wien, III/4. 403

Zweigfabrik der
Rheinischen Linoleumwerke A.-G.
Bedburg bei Köln am Rhein.

Bureaux:
Wien, I. Dominikanerbastei 17.
Telephon 12877.

I. Österr. Lincrusta-Fabrik

Bedburger Lincrusta-Werke

541

Telephon 8562.
Telegrammadresse:
Lincrusta, Wien.

WIEN
IV., Louisengasse 31.

Postspark.-Konto 818.181
Clearingverkehr.

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan. Direkte Fahrt nach Ostafrika.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.	Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, vierzehntägig.	Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.	Eilfahrt nach Cattaro, wöchentlich.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Loyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 578

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

☐ ☐ ☐

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten, bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größtes Format 3000 : 1500 mm.

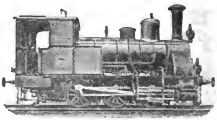
☐ ☐ ☐

☐ Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. ☐
Adjustierung der Pläne. 546

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige
Lokomotiven
jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.



Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 429

Felix Blažiček

WIEN
V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.
Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc. 514
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Digitized by Google

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft in Simmering
vormals **H. D. Schmid**
Wien-Simmering. **Brünn-Königsfeld.**

Krane, Systeme Stuckenholz.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben u. Schiebbühnen.
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke, ferner mit Hand oder elektr. Antrieb.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Wasserstationen.
Dampfmaschinen mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb u. für elektr. Anlagen.
Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.
Direkt wirkende Duplexpumpen, Expreßpumpen „Schleifmühle“.
Holzbearbeitungsmaschinen.
Wasserreiniger etc. 436

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation & Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektrometern und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 548

Anton Rothmaier

LINZ a. D.

Besitzer der Mollner Holzwarenfabrik und Sägewerk

empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:

Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlagende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.

Niederlage: WIEN, IX/1 Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

Handels-Akademie

verbunden mit einer Eisenbahnfachschule

Linz a. D.

Öffentlichkeitsrecht, Einjährig-Freiwilligenrecht.

Jährliches Unterrichtsgeld K 300.

Schuljahrsbeginn 16. September.

Nähere Auskunft erteilt

der kaiserliche Rat und Akademiedirektor

Dr. Anton Effenberger. 580

Möbel

Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.

Direkt vom **Kunst-Tischlermeister** erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000. **Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer** im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divans, Ottomans, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand reell. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.

HERMANN KLAMPER's Nachf. Tischler- u. Tapezierer-**RUDOLF HAAS** möbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, 1. Stock, neben Hotel „Engl. Hof“ (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko

Fabrik für

Eisenbahnsicherungsanlagen

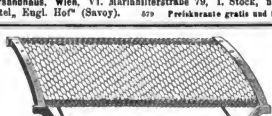
Südbahn-Werk

Wien

XIV/1 Goldschlagstraße 126.

Telephon H 12.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 464



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Stahlwaren-Fabrikanten

Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 569

Können sich nicht einsocken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Emil Henricot-Werke

In Court St. Etienne, Belgien.

Ausstellung Prag 1905: Goldene Medaille. 551a

Vertreter für Österreich:

ARTHUR GOBIET, Prag-Karolinenthal.

Gußstahl für Eisenbahnmaterial.

Spezialitäten: Schmierbüchse und Buffer aus Gußstahl.

Patentierte Vorrichtung zum Hochheben der Eisenbahngeleise, System Clio & Funck

Digitized by Google

GESELLSCHAFT FÜR
BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S
EISENBAHN-FAHRRÄDER
· MODERNSTER CONSTRUCTION ·
INSPECTIONS- u. TRANSPORT-
· DRAISINEN ·
FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-
WAGEN FÜR LOKAL- UND
KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.
CODEX: ABC IX. u. XII. LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III. Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmaterialie, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincrusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Heißmotormente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Elektrische Uhrenanlagen, Blitzableiter etc.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 590

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktiva inkl Bilanz pro Ende 1902 K 153.000.000. Überschuß der Jahresgebarung K 3.709.000. Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.500.000. Kassiren bei der k. k. Staats-Zentral-Kassa K 8.200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen gestatten sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell, die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen). Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besonders Begünstigungen. 589

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermasts, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und nahtlos gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte wie auch nahtlose Röhren, Bohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Aufragen sind zu richten an die Zentral-direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operagasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 587

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen,

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Stahl, Graveuren auf Stein f. Lithographen.

Bestschliff von Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Zuttieren u. Graillieren von Papier-Kolonder, Vorsetzen- u. Hartgummiwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549

R. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 16, II/7.

Preisl. u. Beilang. gratis u. franko.

Glashüttenwerke

vorm.

J. Schreiber & Neffen

WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.

„Glashüttenhof".

Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

—o—

Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Handel. Luxuswaren, Festgeschenke.

—o—

474

Preiskurante gratis und franko.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

540

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Nº. 18. Wien, den 1. Juni 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Die Fortentwickelung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens. Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste. Von Hans Becker. — Chronik: Gesangverein österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien. Öffentliches Mädchenlyzeum des Schulvereines für Beamtentöchter. Der Schulverein für Beamtentöchter. Pionierkadettenschule in Hainburg a. d. Donau. Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im April 1906. — Literatur: Almanach der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Die Grundlagen der Tarife der rumänischen Staatsbahnen. — Club-Nachrichten: Ankündigung des Ausfluges nach Reichenberg. Neue Begünstigungen.

Die Fortentwickelung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens.

Das Eisenbahnwesen hat in neuerer Zeit große Fortschritte gemacht, allerdings mehr auf dem technischen, als auf dem administrativen Gebiete. Es sei hier nur an die Verbesserung der Bremseinrichtungen, des Wagenbaues sowohl bei Personen- wie Lastwagen (Spezialwagen), an die großen Fortschritte in der Konstruktion und im Bau der Lokomotiven, in der Bahnausrüstung (Brückenbau, Zentralweichenstellung, Blockierung, Signalapparate, Belenchtung) etc. erinnert.

In kurzer Zeit wird in Deutschland die Betriebsmittelgemeinschaft ins Leben treten. Durch diese Maßregel wird der Zersplitterung eines großen Teiles des Nationalvermögens vorgebeugt werden. Wenn man in Betracht zieht, daß 85% der nach verschiedenen Empfangsstationen fremder Bahnverwaltungen beladenen Wagen leer nach der Heimatsbahn zurückbefördert werden und auf ihrem Rücklaufe zwecklos sich selber, den Oberban und die Maschinen abnützen und unnötige Traktionskosten verursachen; wenn man bedenkt, daß während des leeren Rücklaufes das in die Wagen investierte Kapital unverzinst bleibt, so wird man zn der Einsicht gelangen, daß mit der Einführung der Betriebsmittelgemeinschaft der Fahrpark der deutschen Bahnverwaltungen an Ausnützbarkeit ganz beträchtlich gewinnen wird.

Erst in jüngster Zeit sind auch auf dem administrativen Gebiete der Eisenbahnen namhafte Fortschritte zu verzeichnen. Als einer der größten ist die Einführung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr zu bezeichnen. Einen Fortschritt von außerordentlicher finanzieller Tragweite bildet die im Kreise der deutschen Eisenbahnen erzielte Vereinbarung, laut welcher die Umleitung des Güterverkehres über Umwege beseitigt wird. Ein weiterer großer Erfolg ist das vereinfachte Abfertigungsverfahren der deutschen Eisenbahnen, zu welchem man den deutschen Kollegen nur gratulieren kann, und zwar umsomehr, als dasselbe am 1. September 1903 nur versuchsweise zwischen den Kontrollbezirken Breslau und Köln begonnen, mit kühnen Schritten am 1. Jänner 1905 schon innerhalb des ganzen Gebietes des deutschen Verkehrsverbandes zur Einführung gelangt ist.*)

Dieses vereinfachte Abfertigungsverfahren kann jedoch, wie nachstehend angeregt wird, noch einer zweckmäßigen Fortentwickelung zugeführt werden.

Nach den gegenwärtig bestehenden reglementarischen Bestimmungen sind die Eisenbahnverwaltnngen gehalten nach Erlag der auf dem Gnte etwa haftenden Spesen den Frachtbrief und das mit demselben angelangte Gut dem Empfänger zu übergeben. Der Empfänger bestätigt der Eisenbahnverwaltnng die Übernahme des Gutes auf der Benachrichtigung, mit welcher die Empfangsstation des Gutes ihn von dem Anlangen des Gntes verständigt und zur Übernahme desselben aufgefordert hat. Diese, vom Empfänger unterschriebene Benachrichtigung bleibt in den Händen der Eisenbahnverwaltung als Beweis, daß der Adressat das Gnt übernommen hat.

Dieser, bei der Übernahme des Gntes derzeit übliche Vorgang wäre in Hinkunft in der Weise abzuändern, daß der Frachtbrief, nachdem der Adressat der Sendnng die Übernahme des Gutes auf demselben bestätigt hat, in den Händen der Eisenbahnverwaltung als Abrechnungsdokument verbliebe, während die Benachrichtigung dem Empfänger übergeben würde als Beweis, daß er von der Station X. von dem Aufgeber N. das in der Benachrichtigung nur kumnlativ (also nicht unter spezieller Anführung der einzelnen, im Frachtbriefe be-

*) So unbestritten, wie der Verfasser meint, ist übrigens der „Erfolg" nicht. Die deutschen Handelskreise z. B. führen die sehr bedeutende Zunahme von übersäßigen und fehlenden Stückgütern auf dieses Abfertigungsverfahren zurück; die Verkehrskontrollen haben durch das neue Verfahren äußerst fühlbare Erschwerungen etc. ihrer Arbeit erfahren, worüber z. B. der Artikel „Vereinfachtes Abfertigungsverfahren" in Nr. 22 der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", Jahrgang 1906, klare, wenn auch in der Form sehr milde gehaltene Aufschlüsse gibt. Anm. d. Red.

Digitized by Google

sonders namhaft gemachten Gegenstände) bezeichnete Gut gegen Erlag des darauf verzeichneten Betrages übernommen hat. In der Benachrichtigung wäre selbstverständlich die Nummer des Empfangsbuches, unter welcher die Sendung eingetragen ist und das Datum der Eintragung zu verzeichnen.

Im Falle der Annahme dieses Vorganges ist das Schwergewicht des Abrechnungsgeschäftes auf die Empfangsstation gelegt, weil in deren Händen das Abrechnungsdokument, der Frachtbrief, sich befindet.

Da derzeit der Frachtbrief dem Empfänger ausgefolgt wird, ist es notwendig, daß alle, für das Verrechnungswesen benötigten Daten des Frachtbriefes in das Versandbuch (Aufgabsrechnung) eingetragen werden. Wenn dagegen der Frachtbrief in den Händen der Eisenbahnverwaltung verbliebe und samt dem Empfangsbuche zur Nachrechnung des eingehobenen Betrages am Ende des Monates der Einnahmenkontrolle eingesendet würde, so könnte eine Reihe von Rubriken des Versandbuches wegbleiben, ohne daß das Empfangsbuch wesentlich erweitert würde. Die Detailfrage, welche Rubriken wegbleiben könnten, soll hier nicht erörtert werden, da sich dieses von selber ergibt.

Von Wichtigkeit für diesen Vorschlag ist die Frage, ob es angängig wäre, den bisher durch die reglementarischen Bestimmungen vorgeschriebenen Vorgang dahin abzuändern, daß der Frachtbrief dem Empfänger des Gutes nicht ausgefolgt und ihm statt dessen nur die Benachrichtigung übergeben werde.

Es ist selbstverständlich, daß vor Einführung dieses abgeänderten Verfahrens die einschlägigen reglementarischen Bestimmungen (insbesondere § 64, 66, 67 des Betriebsreglements bezw. der deutschen Verkehrsordnung) abgeändert werden müßten.

Bevor wir diese Frage erörtern, erscheint es zweckmäßig, auf die Entstehungsgeschichte des Frachtbriefes einen kurzen Rückblick zu werfen.

Als es noch keine Eisenbahnen gab, wurden die Güter entweder auf Schiffen oder — von der Beförderung durch Tragtiere abgesehen — auf Fuhrwerken befördert. Im letzteren Falle war der Vorgang folgender: Der Absender N. übergab die an den Empfänger P. in R. zu befördernden Güter einem Fuhrmann bei Festsetzung eines gewissen Fuhrlohnes. Gleichzeitig übergab der Absender dem Fuhrmann einen Brief an den Empfänger P. in R., in welchem Briefe der Absender den Empfänger verständigte, daß er durch Fuhrmann namens . . . . . folgende Waren (nun folgte die nähere Bezeichnung der einzelnen Kolli) gegen Ausbezahlung des bedungenen Fuhrlohnes von . . . . . übersende. Ein solcher Brief erhielt die Bezeichnung „Frachtbrief“. Nach Ablieferung des Gutes an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger durch den Fuhrmann und nach Auszahlung des bedungenen Fuhrlohnes war das Frachtgeschäft abgewickelt. Es ist natürlich, daß der Fuhrmann nach Empfang des Fuhrlohnes an dem Frachtbriefe kein weiteres Interesse hatte und daß der Frachtbrief in den Händen des Empfängers verblieb.

Diese Art der Güterabfertigung fanden die ersten Eisenbahnen vor und es ist natürlich, daß sie diesen Vorgang, an welchen das Publikum gewöhnt war, einfach annahmen, als sie mit den Landfuhrwerken in Wettbewerb traten.

Da sie jedoch die auf das Transportgeschäft bezüglichen wichtigen Daten nicht entbehren konnten, blieb nichts anderes übrig, als von den Daten des Frachtbriefes Abschrift zu nehmen. So entstand die Frachtkarte.

Für die Abänderung dieses Vorganges, resp. für die Annahme des oben beantragten Verfahrens sollen hier nur Zweckmäßigkeitsgründe geltend gemacht und von juristischen Ausführungen ganz abgesehen werden.

Vom praktischen Standpunkte betrachtet, muß vor allem ausgesprochen werden, daß dem Adressaten durch die Vorenthaltung des Frachtbriefes kein materieller Schaden erwachsen darf; das kann dadurch erreicht werden, daß in den reglementarischen Bestimmungen ausgesprochen wird, daß der Empfänger auf Verlangen und unter Angabe des Zweckes gegen Hinterlegung der Benachrichtigung von der Eisenbahnverwaltung die Ausfolgung des Frachtbriefes zu fordern berechtigt ist.

Ein Grund, welcher den Empfänger veranlassen kann, den Frachtbrief zurückzufordern, kann nur äußerst selten eintreten. Ein solcher Fall ist möglich, wenn zwischen dem Absender und Empfänger hinsichtlich der bezogenen Waren ein Prozeß entsteht. Für die Anschauung, daß der Rechtsspruch durch den vorgeschlagenen Vorgang, laut dessen der Frachtbrief bei der Eisenbahnverwaltung hinterlegt bleibt, nicht verhindert werden wird, soll hier nur hervorgehoben werden, daß in den zwischen dem Publikum und den Eisenbahnen in viel wichtigeren Rechtsverhältnissen (z. B. Vertrag betreffend Anschlußgeleise zu industriellen Etablissements, Einstellung von Spezialwagen in den Wagenpark einer Eisenbahnverwaltung u. s. w.) der Usus sich eingebürgert hat, daß die bezügliche Vertragsurkunde im Originale bei der betreffenden Eisenbahnverwaltung hinterlegt wird. Wenn nun in den zwischen der betreffenden Eisenbahnverwaltung und dem Publikum hinsichtlich der vorbezeichneten Vertragsverhältnisse etwa auftauchenden Rechtsstreitigkeiten der Richterspruch erfolgen kann, trotzdem die Vertragsurkunde bei der Eisenbahnverwaltung hinterlegt ist, so unterliegt es keinem Zweifel, daß auch Rechtsstreitigkeiten, welche hinsichtlich des durch den Frachtbrief abgeschlossenen Frachtvertrages entstehen, gerichtlich entschieden werden können, wenn auch der Frachtbrief bei der Eisenbahnverwaltung hinterlegt ist. Was die Dauer der Hinterlegung anbelangt, dürften drei Jahre genügen und zwar auch hinsichtlich der Rechtsstreitigkeiten, welche zwischen dem Absender und Empfänger des Gutes auftauchen können. Hiernach wäre aus der Annahme des vorgeschlagenen Vorganges auch für den Empfänger oder Ab-

Digitized by Google

sender des Gutes ein materieller Schaden nicht zu erwarten.

Für die Annahme des Vorschlages sprechen auch Gründe materieller Art. Während der Empfänger nur in äußerst seltenen Fällen in die Lage kommt, den Frachtbrief in seinem eigenen Interesse zu verwerten und er den Frachtbrief, sobald er denselben benötigt, nach obiger Darlegung sich verschaffen kann, kommt die Eisenbahn immer in die Lage, jeden Frachtbrief zu Abrechnungs- und Kontrollzwecken zu verwenden. Der gegenwärtige Zustand bildet für die Eisenbahnen einen fortwährenden materiellen Nachteil, weil die Eisenbahnen genötigt sind, aus Abrechnungs- und Kontrollrücksichten sich von jedem Frachtbriefe eine Abschrift durch Eintragung der Daten desselben in das Versandbuch zu verschaffen oder eine Frachtkarte auszufertigen. Diese Mehrarbeit ist, vom nationalökonomischen Standpunkte betrachtet, ein ganz zwecklos entstehender Aufwand für die Eisenbahnen, ohne daß der bisherige Vorgang für das Publikum einen effektiven Nutzen bringt. Die Beibehaltung des bestehenden Vorganges erscheint hiernach nicht begründet.

Gegen den Vorschlag, daß im Binnenverkehre (Lokalverkehre) der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen und im Verkehre zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen untereinander der Frachtbrief von den Eisenbahnen zurückbehalten werden soll, kann der Einwand erhoben werden, daß in diesem Falle ein Unterschied entsteht zwischen der Güterabfertigung im Verkehre mit dem Zollauslande gegenüber dem Verkehre zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen untereinander, mit anderen Worten: zwischen dem Internationalen Übereinkommen und den internen einschlägigen reglementarischen Bestimmungen, was nicht erwünscht, wogegen vielmehr anzustreben sei, daß die zwischen dem internationalen Übereinkommen und den internen reglementarischen Bestimmungen heute noch bestehenden Unterschiede oder Abweichungen beseitigt werden.

Gegen obiges Bedenken läßt sich jedoch folgendes erwidern. Es ist Tatsache, daß das Internationale Übereinkommen, welches aus den internen reglementarischen Bestimmungen der beteiligten Staaten im Wege eines Kompromisses zwischen den beteiligten Staaten entstanden ist, ebenfalls abgeändert werden kann und auch schon abgeändert worden ist. Vorausgesetzt nun, daß fragliches abgeändertes Abfertigungsverfahren im internen Verkehre sich bewährt und weitgehende Ersparungen zur Folge hat, so kann man mit Sicherheit annehmen, daß die Eisenbahnverwaltungen, welche für die Erzielung eines finanziellen Vorteiles auch bisher empfänglich waren, darauf dringen werden, daß die Zurückbehaltung des Frachtbriefes durch Abänderung des internationalen Übereinkommens auch im Geltungsbereiche desselben zur Anwendung gelange.

Für die Einführung des Vorschlages sprechen folgende Umstände:

Ein im praktischen Dienste stehender Eisenbahnbeamter (Rechnungsleger) behauptet, daß zur Bewältigung der Schreibarbeiten, welche bei der Anf- und Abgabe mit der vollständigen Erledigung von nur 25 Frachtbriefen (Kalkulation, Kartierung, Verrechnung, Transitodienst bei der Übergabe an Anschlußbahnen, Avisieren etc.) verbunden sind, die Arbeitskraft eines Beamten erforderlich ist.

Wenn also ein wesentlicher Teil dieser Arbeiten, nämlich die Erstellung der Frachtkarten erspart und eine einfachere Rechnungslegung, sowie eine Ersparnis an Drucksorten erzielt würde, wird man zugeben müssen, daß es sich hier um eine wesentliche Ersparung von Arbeitskraft und Material handelt, welche in Anbetracht der ungeheuer großen Anzahl von Expeditionen einen ganz bedeutenden Geldbetrag repräsentieren mag.

Ein weiterer Vorteil erwächst hierbei dadurch, daß durch das Wegfallen der Kartierung eine raschere Abfertigung der Güter erreicht wird. Dieser Umstand hat insbesondere bei solchen Gütern eine große Bedeutung, welche eine schleunige Beförderung erheischen. Der Gewinn, welcher aus der rascheren Abfertigung hervorgeht, kommt ebenso den Eisenbahnverwaltungen, wie dem Publikum zugute.

Laut der statistischen Daten nimmt der Güterverkehr von Jahr zu Jahr zu. In Deutschland ist man genötigt zur Entlastung der Eisenbahnen einen Teil des Verkehres auf die schon vorhandenen oder noch zu schaffenden Wasserstraßen abzulenken. Da nun durch das vorgeschlagene Verfahren auch das verfrachtende Publikum gewinnt, welchem eine beschleunigtere Beförderung nur erwünscht sein kann, so unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß in Erwägung der gekennzeichneten Sachlage die nötige Abänderung der reglementarischen Bestimmungen ohne weiteres erfolgen würde.

Mit dieser Vereinfachung wollen wir uns jedoch nicht zufrieden geben. Es soll hier noch eine weitere Vereinfachung vorgeschlagen werden, welche auf dem Gebiete der Gebührenberechnung erzielt werden könnte.

Es ist allgemein bekannt, daß das Tarifwesen infolge der zahlreichen Ausnahme- und Verbandtarife ein Labyrinth bildet, in welchem die sichere Orientierung kaum mehr möglich ist. Von der Unzahl der bestehenden Tarife für den Güterverkehr erhält man eine Vorstellung, wenn man berücksichtigt, daß die einzelnen Eisenbahnverwaltungen genötigt sind, Verzeichnisse der bestehenden Gütertarife auszugeben, welche mitunter dicke Bände bilden. So z. B. hat das „Tarifverzeichnis" der giltigen Binnen- und Verbandsgütertarife der Kgl. preußisch-hessischen Staatsbahnen 219 große Quartseiten, das der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 500 Großoktavseiten etc.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste.

Vortrag, gehalten im „Club österreichischer Eisenbahnbeamten" in Wien am 14. November 1905 von Adjunkt Hans Becker.

Die soziale Wohlfahrtspflege, welche namentlich im letzten Dezennium allüberall große Fortschritte gemacht und bedeutende und schöne Erfolge gezeitigt hat, mußte sich begreiflicherweise auch auf eine Berufsklasse erstrecken, die derselben wie kaum eine zweite bedarf: auf das im Eisenbahndienste beschäftigte Personale, Beamte, Diener, wie Arbeiter.

Die Pflege der weitgehendsten sozialen Wohlfahrt im Eisenbahndienste liegt nicht nur im Interesse des Personals selbst, sondern auch und vielleicht noch mehr im Interesse der Allgemeinheit, nicht zuletzt auch in dem der Verwaltungen.

Das Personal kann darauf Anspruch erheben, weil es durch den anstrengenden und anfreibenden Dienst rascher als eine andere Berufsklasse abgenützt wird; dieses Personal kann, mit Rücksicht darauf, als im Eisenbahnbetriebe selbst mannigfache Schädlichkeiten gelegen sind, die seine Gesundheit und Leistungsfähigkeit, ja selbst sein Leben gefährden, verlangen, daß Einrichtungen geschaffen werden, durch welche diesen Schädlichkeiten möglichst entgegengewirkt wird.

Die Pflege sozialer Wohlfahrt im Eisenbahndienste ist eine nicht zu umgehende Forderung, weil es auch im Interesse der Allgemeinheit gelegen ist, daß einem Heere von Menschen, in dessen Hand täglich, ja stündlich das Wohl und Wehe so vieler Menschen gelegt ist, die bestmöglichsten Vorbedingungen für eine anstandslose Durchführung der gestellten Aufgabe geschaffen werde.

Der eigentliche Begründer der Eisenbahnhygiene, der verstorbene Sanitätsrat Braehmer, schrieb in seiner „Eisenbahnhygiene":

„Von den Millionen Reisenden, die die Bahn benützen, denkt wohl selten einer daran, daß seine Gesundheit, ja sein Leben jeden Augenblick abhängig ist von der Klarheit des Auges, der Sicherheit der Hand und der Ruhe des gesamten Nervensystems eines einzelnen Menschen. Wie der kleinste Fehler an einer wohleingerichteten Maschine sofort die empfindlichste Störung verursacht, so kann die nervöse Unruhe eines einzigen Eisenbahnbediensteten, ein Fehler seines Auges, die schwerwiegendsten Folgen herbeiführen selbst dann, wenn alle übrigen ihre Pflicht tun."

Daß die Pflege sozialer Wohlfahrt im Eisenbahndienste auch im Interesse der Verwaltungen gelegen ist, braucht wohl nicht erst eingehend ausgeführt werden.

*

Die Wohlfahrtseinrichtungen, aus deren Rahmen in den folgenden Ausführungen alle jene Darbietungen ausgeschaltet wurden, die durch die Gesetzgebung gewährleistet sind, wurden im Laufe der Zeit der Eigenschaft reiner Wohltätigkeitsveranstaltungen immer mehr entkleidet, indem man diejenigen, denen man die betreffenden Einrichtungen zugute kommen lassen will, an der Schaffung der Verwaltung teilnehmen läßt, sie zu einer rationellen Selbsthilfe erzieht. Solche auf dem Prinzipe der reinen Selbsthilfe basierenden Veranstaltungen verlieren aber trotz alledem nicht den Charakter von Wohlfahrtseinrichtungen, weil ja doch immer die mächtigeren — sei es nun die Verwaltung oder in bestimmte Organisationsformen zusammengefaßte Kräfte — ihre Erfahrung, ihren Kredit oder den Verzicht eines Gewinnes in den Dienst der guten Sache stellen.

In den folgenden Zeilen sollen die Aufgaben und Ziele sozialer Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste im Hinblicke auf das überaus reiche Material in großen Zügen skizzenhaft beleuchtet werden.

Wie auf dem ganzen großen Gebiete sozialer Wohlfahrtspflege das Deutsche Reich mustergiltig vorangeschritten, so sind es auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen, welche auf dem zu besprechenden speziellen Gebiete vielfach beispielgebend gewirkt haben.

Die bisher zu zählenden Einrichtungen scheiden sich in zwei große Gruppen: in eine Gruppe von Institutionen, welche ganz allgemein dazu bestimmt sind, die materielle Lage des Personales zu heben, und in eine zweite Gruppe von Einrichtungen, welche geeignet sind, der im Eisenbahndienste als solchen gelegenen Schädlichkeiten entgegenzuwirken — die also den Anforderungen der Eisenbahnhygiene entsprechen.

*

„Man hat schon gesagt, der Mensch sei das, was er esse; jedenfalls richtiger ist es, zu sagen, er sei das, was ihn seine Wohnung werden lasse". Mit diesen Worten hat Gustav Schmoller in seinem „Mahnruf in der Wohnungsfrage" angedeutet, welche außerordentliche Bedeutung der Wohnungsfrage in der Reihe jener Fragen, die man schlechtweg als soziale bezeichnet, zukommt.

Von ganz besonderer Bedeutung ist diese Frage beim Eisenbahnpersonal — speziell beim unteren und mittleren Eisenbahnpersonal.

Der Eisenbahnbedienstete wird auf seinen Posten gestellt, wie und wo es der Dienst verlangt. In den meisten Dienstorten ist entweder überhaupt nur schwer Wohnungsgelegenheit zu finden, so daß das Eisenbahnpersonal oft $^1/_4$—$^1/_2$ Stunde und noch weiter vom Dienstorte zu wohnen gezwungen ist, oder, was fast durchwegs der Fall ist, die Wohnungen entsprechen nicht den einfachsten hygienischen Anforderungen.

In der Großstadt liegen diese Verhältnisse zwar etwas günstiger, hier treibt jedoch der Bodenwucher die Wohnungszinse rapid in die Höhe. Hohe Zinse finden sich übrigens auch auf dem Lande in jenen Orten, die als Sommerfrischen gerne besucht werden.

Die rasche und bedeutende Steigerung der Mietzinse allerorte, besonders in den letzten Jahren vermag mit Rücksicht darauf, als diese Steigerung mit der Steigerung des Einkommens fast aller Dienstklassen nicht gleichen Schritt hält, das Gleichgewicht im Haushalte der mit fixen Bezügen besoldeten Berufsklassen bedenklich ins Schwanken zu bringen. Daraus ergibt sich die große Bedeutung einer ausgiebigen Fürsorgetätigkeit auf diesem Gebiete, der Wohnungsfürsorge, der die Eisenbahnverwaltungen aller Länder schon seit einer langen Reihe von Jahren ihre besondere Aufmerksamkeit geschenkt haben.

Ursprünglich bildete allerdings lediglich das dienstliche Interesse den Maßstab für die Herstellung von Dienst- oder Naturalwohnungen, die den Inhabern bestimmter Stellen und bei eintretendem Wechsel den Amtsnachfolgern an der Stätte ihrer dienstlichen Wirksamkeit überwiesen wurden. Die Herstellung solcher Dienstwohnungen, die zwangsweise, eben lediglich im Interesse des Dienstes, bezogen werden müssen, ist eigentlich nicht als soziale Fürsorgetätigkeit zu bezeichnen. Seit einer Reihe von Jahren jedoch hat sich die Fürsorge der Verwaltungen in richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit auf die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des Personals im allgemeinen, besonders des gering besoldeten Personals erstreckt.

Wie leicht begreiflich, konzentrierten die Verwaltungen ihre Fürsorge hauptsächlich auf jene Orte, in denen ein großer Personalstand ein Eingreifen am meisten verlangte.

In größeren Städten, wo der Bodenpreis ein hoher ist, waren und sind die Eisenbahnverwaltungen bemüssigt, Etagenhäuser zu bauen, wobei durch Gruppierung der Wohnungen um zahlreiche Treppenhäuser mit möglichster Absonderung der Zugänge zu den Wohnungen das Kasernenartige vermieden

Digitized by Google

und den hygienischen Anforderungen durch Anlage von großen Höfen und Gartenanlagen mit Spielplätzen, durch Anordnung von genügenden Baderäumen, durch richtige Gestaltung der Entwässerungsanlagen Rechnung getragen wird.

Dort, wo die Verhältnisse hinsichtlich der Bodenpreise günstiger liegen, hat man vielfach den Versuch gemacht, das Kolonniensystem anzuwenden.

Bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen — voran bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft — ist ausschließlich das System des Baues von solchen Wohnungen in Anwendung, die dauernd im Besitze der Verwaltung bleiben und entweder als Dienstwohnungen oder mietweise an die Angestellten und Arbeiter überlassen werden.

Diese Wohnungen werden zum Teil aus den Mitteln des laufenden Etats, zum Teil aus besonderen zu diesem Zwecke bewilligten Mitteln hergestellt. In den letzten Jahren haben sich auch die Arbeiter-Pensionskassen an der Beschaffung von Wohnungen für Eisenbahnbedienstete beteiligt.

Während die Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für diesen Zweck lediglich Darlehen an solche Baugenossenschaften gewährt, welche ganz oder zum Teil aus Eisenbahn-Bediensteten bestehen, hat es die Pensionskasse für die Arbeiter der sächsischen Staatsbahnen vorgezogen, die Bauten in eigener Regie auszuführen.

Bei den österreichischen Staatsbahnen hat die Wohnungsfürsorge für die Bediensteten schon frühzeitig eine mächtige Förderung dadurch erfahren, daß die Mittel der für das Personal bestehenden Humanitätsfonde zu diesem Zwecke herangezogen wurden — und zwar nach zwei Richtungen, indem die betreffenden Fonds einerseits den Hausbau in eigener Regie betreiben und andererseits den Spar- und Baugenossenschaften der Bediensteten Darlehen gewähren.

So erstanden in Wien einerseits durch die Tätigkeit des Provisionsinstitutes, anderseits durch die der Wiener Baugenossenschaft in den letzten Jahren drei große Häuseranlagen und zwar eine in Hütteldorf — hauptsächlichst für das Zugbegleitungspersonal bestimmt — welche aus neun dreistöckigen Häusern mit 144 Wohnungen (mit Gartenanlagen, Kindergarten, Bad und Bibliothek) besteht; eine in Heiligenstadt — hauptsächlichst für das Maschinenpersonale bestimmt — welches aus vier gleichfalls dreistöckigen Häusern mit 68 Wohnungen (mit Gartenanlagen, Spielplatz und Bad) besteht, und eine in Rudolfsheim — für das Personal des Westbahnhofes — bestehend aus neun dreistöckigen Häusern mit 128 Wohnungen (mit Gartenanlagen, Kindergarten und Bad), somit insgesamt 22 Häuser mit insgesamt 340 Wohnungen. In den beiden letztgenannten Häuseranlagen sind auch bahnärztliche Ordinationsräume untergebracht. Für die vom Provisionsfonds erbauten Häuser gelten folgende Minimalgrößen der Wohnungen: Zimmer und Küche 30 m^2, Zimmer, Kabinett und Küche 40 m^2 und zwei Zimmer und Küche 50 m^2. Die Mietzinse in diesen Häusern betragen für Quadratmeter und Jahr durchschnittlich zirka 8 Kronen, während hiefür in den Privathäusern der gleichen Stadtbezirke mindestens 10 Kronen verlangt wird. Es stellen sich die Wohnungen in den für die Bediensteten erbauten Häusern also um zirka 25 % billiger als in Privathäusern, was bei den früher genannten Wohnungstypen einem Zins-Ersparnis von jährlich 60, 80 und 100 Kronen gleichkommt; dabei reichen die Privat-Wohnungen in keiner Weise an jene in den Personalhäusern heran.

Außerhalb Wiens besitzt der Provisionsfonds Mietwohnhäuser für das Personal in Innsbruck, Bischofshofen, Knittelfeld, Glandorf, Karlsbad und Chodorow.

Aus Provisionsfondsmitteln sind auch die in Kolonien vereinigten Arbeiterhäuser — 2 Kolonien in Gmünd, 4 Kolonien in Galizien — insgesamt 151 zumeist einstöckige Häuser mit 617 Wohnungen, erbaut worden.

In jüngster Zeit wurde auch an den Bau von in Kolonien vereinigten Ein- und Zwei-Familienhäusern geschritten, wobei der Gedanke vorherrschte, den Bediensteten durch möglichste Erleichterung der Erwerbsbedingungen den Erwerb eines kleinen Eigenbesitzes zu ermöglichen.

So hat der Provisionsfonds in Attnang-Puchheim einen großen Grundkomplex von zirka 19.000 m^2 angekauft, auf welchem eine Kolonieanlage für die Bediensteten der genannten Station erstehen soll. Ein großer Teil dieses Grundkomplexes ist für Einzelhäuser bestimmt, welche Bediensteten als Eigentum erworben wollen, während auf dem übrigen Grunde durch den Bau von Mietwohnhäusern Vorsorge zur Unterbringung des übrigen Personales getroffen werden soll. Die Baugenossenschaft in Linn hat kürzlich eine Cottageanlage von 37 Ein- und Zwei-Familienhäusern, welche von den einzelnen Mitgliedern erworben werden wollen, fertiggestellt und plant den Bau von weiteren 158 Häusern, für welche der Grund bereits angekauft ist.

Wie bereits erwähnt, erstreckt sich die Fürsorgetätigkeit der Verwaltungen hauptsächlichst auf die Herstellung von Wohnungen für das Dienst- und Arbeiterpersonal. Seit einigen Jahren ist auch eine Baugenossenschaft für Beamte in Innsbruck erfolgreich tätig; im Vorjahre wurde eine solche auch von den Beamten der Staatsbahndirektion in Wien ins Leben gerufen.

Auch die österreichischen Privatbahnverwaltungen schenken diesem Zweige der sozialen Wohlfahrtspflege ihr Augenmerk, indem sie teils in Mietwohnhäusern, teils in in Kolonien vereinigten Häusern Wohnungsgelegenheit schaffen; Einrichtungen zur Beförderung des Erwerbes eigener Heimstätten bestehen bei denselben nicht.

Ein weiterer Zweig sozialer Fürsorge der Eisenbahnverwaltungen ist die Beschaffung der notwendigen Lebensmittel des täglichen Bedarfes in guter Qualität und zu möglichst billigen Preisen. Zu diesem Zwecke wurden in Deutschland die Konsumanstalten, in Österreich die Lebensmittelmagazine geschaffen.

Der Umfang des Geschäftsbereiches, sowie die Verwaltungsform ist sehr verschieden; die Beteiligung der Bediensteten an der Verwaltung ist mit wenigen Ausnahmen garantiert.

So wohltätig diese Einrichtungen zu wirken berufen wären, muß man sich doch die Frage vorlegen, ob die als einer der Vorzüge dieser Anstalten gerühmte Kreditgewährung nicht besser ausgeschaltet würde. Der Vorzug würde gerade darin bestehen, daß durch Barbezahlung dem unwirtschaftlichen Borgsystem entgegengewirkt würde, das das Gleichgewicht des Haushaltes so mancher Eisenbahnerfamilie stark erschüttert.

In Deutschland hat man in Erkenntnis dieser Tatsache die Barzahlung fast durchwegs eingeführt. Und wenn man hört, wie Bedienstete selbst erklären, sie seien froh, nach einer längeren Zeit wirtschaftlichen Kampfes endlich zur Barzahlung gelangt zu sein, wird man des Verfassers Bedenken erklärlich finden.

Die Verwaltungen suchen ihrem Personale die Beschaffung der notwendigsten Lebensbedürfnisse auch auf andere Weise — nicht überall im gleichen Umfange — zu erleichtern, bezw. zu verbilligen, so durch Gewährung freier Fahrt in billigere Marktorte, durch unentgeltliche Beförderung der bei dieser Gelegenheit angekauften Lebensmittel, durch die Bewilligung des Regiesatzes für die Beförderung aller Lebensmittelsendungen, gleichgiltig woher sie stammen, durch die Abgabe von Kohle aus den Bahnvorräten zum Selbstkostenpreise u. dgl.

*

Während, wie erwähnt, die Kreditgewährung bei der Beschaffung der alltäglichen Erfordernisse für die Lebenshaltung das Interesse des einzelnen schädigt, werden in jenen

Digitized by Google

Fällen, in denen eine Störung des Gleichgewichtes im Haushalte eintritt durch außergewöhnliche Ereignisse, für welche nicht durch andere Einrichtungen wie z. B. durch Fürsorgetätigkeit auf dem Versicherungswege ein Ausgleich geschaffen wird, Einrichtungen, die eine Kreditvermittlung zu angemessenen Bedingungen und namentlich unter möglichster Erleichterung der Rückzahlung des Darlehens bezwecken, segensreich wirken.

Die von den Eisenbahnverwaltungen Österreichs und Deutschlands angeregten und unter ihrer Obhut gegründeten genossenschaftlichen Spar- und Darlehens-Kassen haben überraschend günstige Erfolge gezeitigt. Der große Vorteil dieser Kassen liegt darin, daß die Bediensteten, mit der Möglichkeit rechnend, einmal ein Darlehen benötigen zu müssen, zum Sparen gebracht werden.

Der seit dem Jahre 1902 bestehende Spar- und Darlehensverein der Bediensteten der k. k. Staatsbahndirektion Wien — ein solcher besteht auch für den Direktionsbereich Innsbruck — zählt Ende 1905 bereits 1632 Mitglieder gegen 1196 im Jahre 1904 und 793 im Jahre 1902. Die Anteileinlagen belaufen sich auf K 178.164·—, die Spareinlagen auf K 50.647·—. An Darlehen wurden seit Bestand des Vereines K 631.320·— hinausgegeben. Der Zinsfuß für Darlehen beträgt 6%. Der Reingewinn des letzten Vereinsjahres beläuft sich auf K 10.833·—.

*

Während die bisher erörterten Einrichtungen dazu bestimmt sind, die allgemeine wirtschaftliche Lage des Personals zu verbessern, stellt die nun zu besprechende zweite Gruppe von Wohlfahrtseinrichtungen eine Forderung der Hygiene dar — bestimmt den gesundheitlichen Schädlichkeiten des Dienstes entgegenzuwirken.

Es ist eine durch die Statistik aller Länder belegte Tatsache, daß der Eisenbahndienst eine ganze Reihe gesundheitlicher Schäden in sich birgt, die in der Häufung von solchen Krankheiten, die gewissen Krankheitsgruppen angehören, zum Ausdrucke kommen. Braehmer nennt als solche Schädlichkeiten: Unregelmäßigkeit des Dienstes, der Ernährung und des Schlafes, Schnelligkeit der Fortbewegung auf schwerem starrem Fuhrwerk und die dadurch hervorgerufene Erschütterung, Erzeugung von Dampf und die damit verbundene Hitze, Einatmung von Ruß und Staub, häufiger Wechsel von warmer und kalter Luft, von Regen und Wind und vor allem ein fortwährender Druck eines Gefühles hoher Verantwortlichkeit.

Der Eisenbahnbetrieb ist gewiß nicht so ideal zu gestalten, daß diese Schädlichkeiten ganz ausgeschaltet werden. Pflicht der Verwaltungen ist es und zwar nicht allein im Interesse des mit vollkommener Gesundheit des Geistes und des Körpers in den Dienst gestellten Personals, sondern auch im wohlverstandenen eigenen Interesse, das Personal für die Sicherheit des Betriebes, für die Sicherheit der Reisenden wie der Angestellten möglichst lange leistungsfähig zu erhalten, — jene Einrichtungen zu schaffen, die geeignet sind, diesen Schädigungen entgegenzuwirken.

Für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Personals ist es vor allem notwendig, daß die Dienstzeit desselben eine gewisse Grenze nicht überschreite. Diese Grenze ist natürlich je nach der mit dem betreffenden Dienstzweige verbundenen Verantwortlichkeit und Anstrengung eine sehr verschiedene. Diese Grenzen sind in den vor wenigen Jahren sowohl in Österreich, wie in Deutschland in Kraft getretenen Bestimmungen über die planmäßigen Dienst- und Ruhezeiten im exekutiven Betriebsdienste niedergelegt; die Bestimmungen über die Arbeitszeit des in den Werkstätten und Heizhäusern beschäftigten Personals sind in den Arbeitsordnungen getroffen.

Mit diesen Bestimmungen sind die von Braehmer hinsichtlich der Dienst- und Ruhezeiten des Exekutivpersonales auf dem internationalen Kongresse zu Pest 1894 aufgestellten Forderungen überall erfüllt, ja zum Teil überflügelt. Selbstverständlich ist es, daß sie in ihrem Werte nur dann nicht beschränkt werden, wenn sie auch wirklich zur Durchführung gelangen.

Neben der planmäßigen Verteilung von Dienst- und Ruhezeit ist eine zeitweise Entfernung aus den Schädlichkeiten des Dienstes, die Gewährung eines jährlichen Urlaubes — entsprechend der Verschiedenheit der körperlichen Frische in den einzelnen Lebensaltern in verschiedener Dauer — für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit nicht zu umgehen.

Der Notwendigkeit eines Urlaubes verschließen sich auch heute die wenigsten Verwaltungen und gewähren einen solchen — die Dauer desselben nach der Dienstzeit abstufend. Der Forderung Braehmers — der Urlaub muß obligatorisch sein und muß angenommen werden — wird aber die von den meisten Bahnverwaltungen getroffene Einschränkung „wenn es der Dienst zuläßt und keine Substitutionskosten erwachsen" nicht gerecht.

Der Nutzen eines zweckmäßig angewendeten Urlaubes muß aber auch dem Personal selbst zur Erkenntnis kommen. Wenn letzteren nicht der Fall ist, so hat das seinen Grund nicht nur in dem Mangel an hygienischem Verständnisse, sondern auch in den materiellen Verhältnissen. Es kommt ja sogar nicht gar so selten vor, daß Bedienstete auf einen Urlaub verzichten.

Besonders das Fahrpersonal, welches den Urlaub mit dem Verluste eines Hauptteiles seines Einkommens, nämlich der nur im Dienste zahlbaren Nebeneinnahmen, erkaufen muß, und in der Urlaubszeit mit den so verringerten Einkommen seine Familie zu ernähren und nebenbei die Kosten der Urlaubsreise zu tragen hat, entsagt häufig dem gerade dieser Personalgruppe so notwendigen Urlaube. Diese Verhältnisse spielen sowohl für den Erholungs-, wie für den Krankenurlaub eine wichtige Rolle.

Um nun dem Personal die Möglichkeit zu bieten, den Urlaub zum eigenen, wie auch der Familie Nutz und Frommen, nicht zuletzt im Interesse des Dienstes in richtiger Weise anzuwenden, ohne daß eine Ausnützung dieses Urlaubes mit bedeutenderen Kosten der Lebenshaltung verbunden wäre, hat Dr. Braehmer im Jahre 1898 die Anregung zur Errichtung von Erholungs- und Genesungsheimen gegeben; „ich denke mir", sagte damals Braehmer, „die Sache so, daß in einem gesund und waldig gelegenen Dorfe, vielleicht in der Nähe eines Soolbades, ein Haus erworben würde, dessen Verwaltung und Ökonomie von pensioniertes Eisenbahnbeamten geleitet werden könnte. Durch verständige und zweckmäßige Einrichtung, durch größere Einkäufe ließe sich für nicht zu teuren Preis eine bescheidene aber kräftige Verpflegung herstellen, welche in Verbindung mit guter Luft in einigen Wochen den Beamten wieder zur Tragung des verantwortungsvollen Dienstes fähig macht. Bedingung müßte sein, daß dem Beamten keine oder nur geringe Kosten entstehen, daß er die zurückbleibende Familie ohne Sorge weiß."

(Fortsetzung folgt.)

CHRONIK.

Gesangverein österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien. Der Wiener Stadtrat hat mit Entschließung vom 22. Februar 1906 zur Bestattung der sterblichen Überreste des Tondichters Max v. Weinzierl ein Ehrengrab in den Ruhestätten für historisch denkwürdige Personen in der Kapellenstraße am Wiener Zentral-Friedhofe gewidmet und dem Gesangvereine österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien gestattet, die Exhumierung und Übertragung der Leiche sowie die Überstellung des vom Vereine seinerzeit gewidmeten, nunmehr umgestalteten Grabdenkmales durchzuführen.

Digitized by Google

Aus Anlaß der Wiederbestattung findet am Sonntag, den 10. Juni 1906, präzise 10 Uhr vormittags, eine Feier am Zentral-Friedhofe bei dem Ehrengrabe (Grabstelle 50 der Gruppe 32 A) statt, bei welcher der Verein den Weinzierl'schen Chor „Die versunkene Stadt" mit einem unterlegten Text von Gustav Fischmeister singen wird. Hierauf folgt eine Ansprache des Vereinsvorstandes Herrn Heinrich Proch, die Übergabe des Grabdenkmales an die Gemeinde Wien und die Übernahme durch den Herrn Bürgermeister Dr. Karl Lueger. Mit der Absingung des von Max v. Weinzierl vertonten Vereinswahlspruches und Bekränzung des Ehrengrabes wird die Feier schließen.

Öffentliches Mädchenlyzeum des Schulvereines für Beamtentöchter (Wien, VIII. Langegasse Nr. 47). In die erste Klasse dieser Anstalt werden Schülerinnen aufgenommen, welche das zehnte Lebensjahr zurückgelegt haben oder im Eintrittsjahre vollenden. Die Einschreibungen finden in den Monaten Mai und Juni, Montag, Mittwoch und Samstag von 11—12 Uhr im Schulgebäude, VIII. Langegasse 47, statt. Die Aufnahmsprüfungen werden Ende Juni vorgenommen. Schülerinnen aus bestimmten Beamtenkategorien zahlen ein ermäßigtes Schulgeld; auch werden ganze und halbe Freiplätze in beschränktem Ausmaße und besonders berücksichtigungswerten Fällen an Beamtentöchter verliehen.

Rechtzeitige Anmeldungen innerhalb des oben angegebenen Termines sind dringend anzuraten, da in früheren Schuljahren der Andrang der Aufnahmsbewerberinnen vor den Ferien ein so großer war, daß Prüfungen nach den Ferien für später Angemeldete Raummangels wegen nicht mehr abgehalten werden konnten.

Der Schulverein für Beamtentöchter (Wien, VIII. Langegasse 47) hat im Sinne seiner Statuten einen Betrag zur Erteilung von Handstipendien, Unterrichtsbeiträgen, bezw. Lehrmittelbeiträgen zum Besuche der höheren Bildungsanstalten in Wien und in den Kronländern für das Schuljahr 1906/07 an Töchter von mittellosen Beamten oder deren Waisen bestimmt.

Ferner gelangen eine Reihe von Freiplätzen und halben Freiplätzen in den vom Vereine errichteten Instituten und Fachkursen und zwar: „In dem öffentlichen Mädchenlyzeum", in der „öffentlichen Handelsschule", im „Vorbereitungskurse für die staatliche Lehramtsprüfung aus dem Französischen", im „französischen Konversationskurse" und im „Kurse für Zeichnen und Malen", sowie in 45 dem Schulvereine für Beamtentöchter zur Verfügung stehenden Erziehungsanstalten, Fachschulen, Industrieschulen und Sprachschulen Wiens zur Verleihung. Die Benefizien dieser Freiplätze und halben Freiplätze erstrecken sich jedoch nur auf den freien Unterricht, keineswegs aber auch auf freie Kost und Verpflegung.

Schließlich werden eine Anzahl von freiwerdenden Plätzen im „Beamtentöchterheim" verliehen, welches bestimmt ist, jungen Beamtentöchtern aus der Provinz eine Stätte der Unterkunft, der Pflege und sorgsamen Aufsicht zu bieten, ihnen den Besuch von weiblichen Unterrichtsanstalten zu ermöglichen und während dieser Zeit das Elternhaus tunlichst zu ersetzen. Das Kostgeld für die Zöglinge des Töchterheims beträgt monatlich K 100, kann jedoch in berücksichtigungswürdigen Fällen auf K 50 herabgesetzt werden.

Gesuche sind auf der bei den Vereinsschuldienern erhältlichen Drucksorte (à 6 Heller) zu verfassen und mit den vorgeschriebenen Beilagen belegt, innerhalb der folgenden Termine an das Präsidium des Schulvereines für Beamtentöchter, Wien, VIII. Langegasse 47 zu richten.

Der Jahresbeitrag für den „Schulverein" beträgt K 4, für das „Töchterheim" K 10.

Einreichungstermine:

1. Bis spätestens 31. Juli l. J. für alle das Vereinslyzeum, sowie die verschiedenen Kurse des Vereins betreffenden Gesuche, gleichgiltig, ob mit denselben eine Neu- oder die Wiederverleihung einer Begünstigung angestrebt wird;

2. innerhalb 15. bis 31. Juli l. J. für alle den ersten Jahrgang der Vereinshandelsschule betreffenden Gesuche.

(Ganze Freiplätze für die erste Klasse nicht verliehen.)

3. Bis längstens 15. Juni l. J. für alle Gesuche, welche auf den zweiten Jahrgang der Vereinshandelsschule, auf das Beamtentöchterheim oder auf die dem Schulvereine zur Verfügung stehenden Erziehungsinstitute, Fachschulen etc. und auf Handstipendien Bezug haben.

Da sich die Dauer einer Begünstigung nur auf ein Schuljahr erstreckt, muß alljährlich neuerdings die Wiederverleihung innerhalb der oben angegebenen Termine nachgesucht werden.

Pionierkadettenschule in Hainburg a. d. Donau. Mit Beginn des Schuljahres 1906/1907 (Mitte September) werden in der k. und k. Pionierkadettenschule zu Hainburg a. d. Donau beiläufig 40 Aspiranten in den I. Jahrgang aufgenommen.

Für den Eintritt in den I. Jahrgang ist normal die Absolvierung der vier unteren Klassen einer öffentlichen Mittelschule mit mindestens gutem Erfolge erforderlich.

Absolventen der mit Verordnung des k. k. Ministers für Kultus und Unterricht vom 26. Juni 1903, Z. 22.503, errichteten, mit Bürgerschulen verbundenen einjährigen Lehrkurse werden probeweise zur Aufnahmsprüfung für den I. Jahrgang zugelassen, wenn sie einen solchen Lehrkurs, an welchem die deutsche und die französische Sprache, dann die Algebra obligate Unterrichtsgegenstände sind, mit mindestens „befriedigendem" (gutem) Erfolge absolviert haben.

Das Schulgeld beträgt in der Pionierkadettenschule:

1. Für eheliche oder legitimierte Söhne von Offizieren aller Standesgruppen, evangelischen, griechisch-katholischen und griechisch-orientalischen Militärgeistlichen, Militärbeamten, Militärkapellmeistern, von Unteroffizieren und in keine Rangklasse eingereihten Militärgagisten des aktiven, des Ruhe- und des Invalidenstandes des k. u. k. Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr K 24 jährlich.

2. Für eheliche oder legitimierte Söhne von Offizieren und unter 1. genannten Militärgeistlichen und Militärbeamten in der Reserve des k. u. k. Heeres, der Kriegsmarine und der k. u. Landwehr, des nichtaktiven Standes und im Verhältnis der Evidenz der Landwehr, von Offizieren (Militärbeamten) im Verhältnis „außer Dienst", dann von Hof- und Zivilstaatsbeamten und von Hof- und Zivilstaatsbediensteten, von bosnisch-herzegovinischen Landesbeamten und -bediensteten, mit Ausnahme jener der dortigen Staatsbahnen, K 80 jährlich.

3. Für alle übrigen österreichischen oder ungarischen Staatsbürger K 160 jährlich.

Das Schulkommando ist gerne bereit, Programme der Schule kostenfrei zu übersenden.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im April 1906.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 8953 *km* 1906.)

Befördert wurden 4,362.600 Personen und 3.109.300 *t* Güter, und hiefür K 5,919.900, bezw. K 15,847.800, zusammen K 21,767.700 (+ 2,147.692 gegen April 1905) eingenommen.

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen im Monate April 1906 die Transporteinnahmen der westlichen Staats-

Digitized by Google

bahnen im Personenverkehre K 4,034.700 (3,354.100 Reisende), im Güterverkehre K 11,541.600 (2,485.000 *t*), jene der östlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 1,885.200 (1,008.500 Reisende), im Güterverkehre K 4,306.200 (624.300 *t*).

Gegenüber dem definitiven Erfolge des Monats April v. J. ergibt die Gesamteinnahme des Berichtsmonats im Personenverkehre eine Zunahme um K 597.515 (+ 487.400 Reisende), im Güterverkehre um K 1,550.177 (+ 259.500 *t*).

Von dem höheren Ergebnisse des Personenverkehres entfallen K 331.280 (+ 359.200 Reisende) auf das westliche und K 266.235 (+ 128.200 Reisende) auf das östliche Staatsbahnnetz. An der Mehreinnahme des Güterverkehres sind die westlichen Staatsbahnen mit K 1,063 982 (+ 188.800 *t*), die Staatsbahnen in Galizien mit K 486.195 (+ 70.700 *t*) beteiligt.

Die höhere Einnahme, welche der Personenverkehr erbrachte, ist zumeist darin begründet, daß der Osterverkehr dieses Jahres von den Witterungsverhältnissen sehr begünstigt war, während an den Ostertagen des vorigen Jahres sowohl im Gebiete des westlichen, wie ganz besonders des östlichen Staatsbahnnetzes vielfach trübes, kühles und regnerisches Wetter herrschte.

Das günstige Ergebnis des Güterverkehres stammt bei den westlichen Staatsbahnen hauptsächlich aus der starken Beförderung von Kohle nach in- und ausländischen Stationen, auf den Staatsbahnen in Galizien aus der regen Verfrachtung von Bau- und Brennholz, Getreide und Petroleum.

In den Mehreinnahmen des Güterverkehres beider Staatsbahnnetze ist außerdem das Ergebnis der neuen Stationsgebühr enthalten, die seit 1. April auch im Verkehre nach und von fremden Bahnen zur Einhebung gelangt.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km.*)

Befördert wurden 2,950.000 Personen und 68.800 *t* Güter und hiefür K 412.900, bezw. 83.700, zusammen K 496.600 (+ 67.661 gegen April 1905) eingenommen.

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn ergab pro April 1906 im Personenverkehre eine Zunahme um K 55.403 (+ 418.300 Reisende), im Güterverkehr eine solche um K 12.258 (+ 14.000 *t*) gegenüber dem definitiven Erfolge desselben Monats im Vorjahre.

Die Gesamteinnahme der abgelaufenen vier Monate dieses Jahres übersteigt die bezüglichen Resultate derselben Periode des Vorjahres im Personenverkehre um K 97.286 (+ 647.300 Reisende), im Güterverkehre um K 34.549 (+ 28.100 *t*).

LITERATUR.

Almanach der k. k. österr. Staatsbahnen. Der 27. Jahrgang des vom Eisenbahnministerium herausgegebenen offiziellen Handbuches „Almanach der k. k. österr. Staatsbahnen" ist soeben in Großoktavband mit dem Umfange von 59 Bogen erschienen. Dieses Handbuch bringt vorwiegend die auf das staatliche Eisenbahnwesen bezüglichen personellen und organisatorischen Daten. In dem ersten Abschnitte sind offizielle Ranglisten, im zweiten detaillierte Dienstese inteilungen und im dritten Teile Angaben und Übersichten von allgemein fachlichem Interesse enthalten, so die Behörden der Staatseisenbahnverwaltung, Übersichten der Strecken und Dienstatellen, Stationsverzeichnisse nebst Aufnahms- und Abfertigungsbefugnissen, Wohlfahrtseinrichtungen, Fahrpreis- und Gehaltsschemas, Gebührenskalen, Münztabellen, Maß- und Gewichtseinteilungen etc. etc.

Ferner ist eine Tabelle über kommerzielle Sprechtage, eine sorgfältig ausgestattete Eisenbahnkarte, sowie ein informativer Inseratenteil beigegeben.

Das Reinerträgnis des Almanach wird der Unterstützung nicht aktiver Bediensteter der k. k. österr. Staatsbahnen, dann deren Witwen und Waisen gewidmet.

Die Grundlagen der Tarife der rumänischen Staatsbahnen. Von Oberingenieur S. Antoniu.

Der infolge seiner langjährigen und vielfachen Beteiligung an internationalen Eisenbahnkonferenzen auch im Auslande bekannte Vorstandstellvertreter des kommerziellen Dienstes der rumänischen Eisenbahnen, Oberingenieur S. Antoniu hat sich der dankenswerten Mühe unterzogen, die Grundlagen der Tarife der rumänischen Eisenbahn monographisch zu behandeln. Die unter dem Titel „Bazele tarifelor cailor ferate romane si straine" in rumänischer Sprache erschienene Abhandlung des genannten Verfassers erweckt, durch die allgemein faßliche Darstellung des an und für sich spröden Stoffes, auch das Interesse der nicht direkt an dem Verkehrswesen Beteiligten und steigert dasselbe, durch geschickt gruppierte Vergleiche mit den Tarifen der meisten Eisenbahnen des europäischen Festlandes. Angesichts der stetig steigenden volkswirtschaftlichen Bedeutung Rumäniens und der mit derselben Schritt haltenden Ausgestaltung seiner Verkehrsmittel gewinnt die Kenntnis des rumänischen Tarifwesens immer mehr an Bedeutung und ist das vorliegende Buch ein wertvoller Beitrag hiezu.

CLUB-NACHRICHTEN.

Das gefertigte Komitee veranstaltet im Monate Juni d. J. einen dreitägigen

Ausflug nach Reichenberg

zum Besuche der dortigen Deutsch-böhmischen Ausstellung, zu welchem auch die Familienangehörigen und Freunde der Clubmitglieder (nur Herren) geladen sind. Bietet schon die in glänzender Weise veranstaltete Ausstellung, die sich infolge jahrelanger, hingebungsvoller und aufopfernder Arbeit als ein allseits anerkanntes, eminentes Friedens- und Kulturwerk darstellt, sicherlich Anziehungskraft genug, um eine rege Beteiligung an der Exkursion erwarten zu lassen, so dürfte auch die Besichtigung des neuen Bahnhofes in Reichenberg, ebenso wie die vorgesehenen Ausflüge in die herrliche Umgebung dieser reizend gelegenen Stadt und der Besuch einiger hervorragender Industrie-Etablissements allseitigem Interesse begegnen.

Das nähere Programm der Clubfahrt ist aus den separat zur Versendung gelangten Einladungen zu entnehmen.

Die Zusammenkunft der Teilnehmer erfolgt am 14. Juni 1906 um 9 Uhr abends am Nordwestbahnhofe in der Restauration II. Klasse. (Ausfolgung der Fahrlegitimationen.)

Anmeldungen zu dem Ausfluge sind bis längstens 5. Juni d. J. an das Clubsekretariat zu richten*) und gleichzeitig der Kostenbeitrag per K 16.— für Mitglieder, bezw. K 24.— für Angehörige und Gäste (zur Bestreitung der Auslagen für die gemeinschaftlichen Mittagessen, Nachtquartiere, Entree in die Anstaltlung etc.) einzusenden. Nähere Auskünfte werden erteilt: Im Clubsekretariate, ferner von Herrn Dr. Hauler (Nordwestbahn,) von Herrn Handofsky (Staatseisenbahngesellschaft,) von Herrn Dr. Leipen (Westbahn, Administrationsgebäude,) von Herrn Brauner (Nordbahn).

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Neue Begünstigungen.**)

Ermäßigte Karten für „Venedig in Wien", à 60 h, giltig für alle Tage und für die Hygienische Ausstellung à 40 h, giltig an allen Tagen, an welchen der Eintrittspreis nicht mehr als 60 h beträgt, sind im Clubsekretariat erhältlich.

*) Später einlangende Anmeldungen können wegen der erforderlichen Retourvorbereitungen nicht mehr berücksichtigt werden.

**) Wir ersuchen von dieser neuen, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und ersuchen uns, Begünstigungen Betreffende Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariate brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Haltestelle Hellbrunn-Glasenbach.

Am 1. Mai 1906 wurde die zwischen der Station Aigen und der Haltestelle Elsheimen im Km 6·0210 der Linie Salzburg—Wörgl gelegene Haltestelle Hellbrunn-Glasenbach für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrkartenausgabe findet in dem nächstgelegenen Gasthause des Herrn Josef Siller statt. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind aus den Fahrplänen ersichtlich.

Eröffnung der Haltestelle Sv. Juraj-San Giorgio.

Am 1. Mai l. J. wurde die zwischen der Station Sehenico und der Haltestelle Vrpolje im Km. 15·4 der Linie Sebenico-Perkovič-Shiono gelegenen Haltestelle Sv. Juraj-San-Giorgo für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in den bezüglichen Fahrplänen bereits kundgemacht.

Die Fahrkartenausgabe erfolgt im Zuge, die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege.

K. k. Staatsbahndirektion Villach.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle „Johnsbachtal".

Die bisherige Bezeichnung der zwischen den Stationen Gestatterboden und Admont der Linie Amstetten—Pontafel gelegenen Personenhaltestelle Johnsbachtal ist vom 1. Mai 1906 an in Johnsbach abgeändert worden.

K. k. Staatsbahndirektion Villach.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Juni l. J. treten zum Teil II des Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandstarifes folgende Nachträge in Kraft u. zw.:

Nachtrag VIII zum gemeinschaftlichen Heft,
„ XI „ Heft 1,
„ X „ „ 2.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von à 5 Pf., resp. 6 h erhältlich.

Die k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Norddeutsch-sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages V zum Heft I und des Nachtrages VIII zum Heft 2.

Mit 1. Juni l. J. tritt zum Tarif Teil II für den Norddeutsch-sächsischen Verband der Nachtrag V zum Heft I und der Nachtrag VIII zum Heft 2 in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in den Stationen Reichenberg und Friedland i. B., ferner bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zu folgenden Preisen erhältlich:

Nachtrag V à 5 Pf. bezw. 6 h,
„ VIII 10 „ „ 12 „.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XX.

Mit 1. Juni d. J. tritt zum Tarif Teil II für den Magdeburg-Halle-Sächsischen Verband vom 1. Februar 1896 der Nachtrag XX in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt. Exemplare sind bei der königl. General-Direktion der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 15 Pfg, resp. 18 h erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Wagen mit Liegestätten im Verkehre zwischen Wien und Reichenberg (Seidenberg).

Zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums wurden bei den Nachtschnellzügen Nr. 1 und 2 (Wien ab 9 Uhr 40 Minuten abends, Wien an 7 Uhr 37 Min. früh) im Verkehre zwischen Wien und Reichenberg (Seidenberg) Wagen mit Liegestätten in der ersten Klasse eingestellt. Für die Benützung dieser Liegestätten ist keine besondere Gebühr zu entrichten.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XI zum Teil II.

Zum Teil II des Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandtarifes tritt mit 1. Juni d. J. der Nachtrag XI in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königl. General-Direktion der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 15 Pfg., resp. 18 h erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.
Gültig ab 1. Mai 1906. Sommerdienst 1906.

Kürzeste Schnellzug-Verbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

Badgastein, Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg).
Mailand (via Arlberg-St. Gotthard), **München** und **Bad Reichenhall** (via Salzburg)

sowie umgekehrt.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.
Gültig ab 1. Juni 1906. Sommer 1906.

Kürzeste Verbindungen

Wien—Berlin und umgekehrt in 12½ Stunden
Wien—Karlsbad und umgekehrt in 8 Stunden

mittels des vom 1. Juni bis 31. August 1906 täglich verkehrenden Luxuszuges

Wien—Berlin—(Marienbad—Karlsbad-) Expreß.

Wien K. F. J. B.	ab	845	Berlin Anh. Bhf.	ab	855
Schwarzenau	an	1136	Leipzig Bayer. Bhf.	an	1120
Gmünd	„	1111	Plauen	„	105
Bodenbach	„	1153	Bad Elster	„	144
Pilsen	„	156	Bad Elster	ab	145
Marienbad	„	309	Franzensbad	an	208
Marienbad	ab	313	Franzensbad	ab	226
Karlsbad I. B.	an	442	Eger	an	235
Marienbad	ab	500	Eger	ab	300
Eger	an	534	Karlsbad B. E. B.	an	351
Karlsbad B. E. B.	ab	603	Eger	ab	500
Eger	an	625	Marienbad	an	507
Eger	ab	633	Karlsbad I. B.	ab	709
Franzensbad	an	709	Marienbad	an	726
Franzensbad	ab	751	Marienbad	ab	815
Bad Elster	an	831	Pilsen	„	925
Bad Elster	ab	832	Bodenbach	„	1041
Plauen	an	840	Gmünd	„	1124
Leipzig Bayer. Bhf.	„	952	Schwarzenau	„	1147
Berlin Anh. Bhf.	„	1125	Wien K. F. J. B.	„	1420

Direkte Salonwagen zwischen Wien K. F. J. B.—Berlin Anh. Bhf. (über Eger), Wien K. F. J. B.—Karlsbad I. B. (über Marienbad—Petschau), Karlsbad B. E. B.—Berlin Anh. Bhf (über Eger) und umgekehrt. Speisewagen zwischen Wien K. F. J. B.—Berlin Anh. Bhf. und umgekehrt.

Außerdem Führung von Wagen II. Klasse, jedoch nur in der Strecke Wien K. F. J. B.—Karlsbad I. B. (über Marienbad—Petschau) und umgekehrt.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten • • •
Kürschnerwaren und Kappen •
für Eisenbahnen. 563

Neben der Mariahilferkirche. **Wien, Mariahilferstr. 57.** Neben der Mariahilferkirche.
Emanuel Zwieback
Damenkonfektionshaus I. Ranges. Streng solide festgesetzte Preise.

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 558

Möbelhaus Lugeck, WIEN, I. Rotenturmstraße 15.
Empfiehlt sein modern sortiertes Lager in nur gut gearbeiteten und stilgerechten Wohnungs-Einrichtungsgegenständen zu mäßigen Preisen. Die Herren Clubmitglieder genießen einen 5%igen Rabatt, so auch Zahlungserleichterung. 578
Ich bin **Selbsterzeuger**, daher billiger und besser wie b. j. Händler.

Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •
• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

J. Braun's Söhne, Vöcklabruck. Ober-Österr.
Gußstahl- u. Feilenfabrik. Gußstahl, Schmiedestücke, Schmiede- und Schlossereiwerkzeug.
Alle Sorten Feilen und Raspeln, Aufhauen solcher, Ambosse und Schraubstöcke, sowie Anstählen derselben, geschmiedete Schaufel, Gruben- und Oberbauwerkzeug in bester Qualität.
Schleifsteine aus bestem Scharfkorn aus eigenem Bruch. 532

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Leobersdorfer Maschinenfabrik
von **GANZ & Co.**
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom.
908

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seltenen der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 534

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung

Redaktion und Administration: WIEN, I. Aschenbachgasse 11. Telephon Nr. 585.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 853.491.
Beiträge werden nach dem von Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates
von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
für Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 16. Halbjährig Fr. 10.
Reklamestelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 19. Wien, den 15. Juni 1906. XXIX. Jahrgang.

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
XIV/1 Goldschlagstraße 126. X/3 Triesterstraße 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 491

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen.
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Heizstromanlagen, Wassermesser, Kinematoden, Signalapparate, Rönigen-Einrichtungen, Elementenbau.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 496

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:
Ing. Arthur Baumann (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Biberngasse 13. T. 3200.
Ing. Stanislaus Kitt. v. Dzbanski, Wien, VII. Lindengasse 3. T. 5663.
Ing. Josef Fischer, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 707.
Ing. J. George Hardy (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Biberngasse 13. T. 3269.
Ing. Viktor Karmin, (H. Palm, Michalecki & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 10685.
Ing. Johann Lux, Wien, I. Hegelgasse Nr. 13. T. 4697.
Ing. Viktor Monath, Wien, I. Jasomirgottstr. 6. T. 10500.
Ing. Anton v. Sterr, Wien, IV. Frankenbergasse 8. T. 2846.
Ing. Viktor Tischler, Wien, VII. Siebensterngasse 19. T. 596.
Ing. Wasa Tacedorovic, Wien, I. Jasomirgottstraße 3. T. 10645.
Ing. Eduard Winkelmann, Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. J. Kiffer, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 6811.
Ing. Rud. Zipser, Wien, VII. Lindengasse 6. T. 9645.
Ing. Moriz Schmolka, Brünn, Ferdinandsgasse 17.
Ing. Heinrich Schmolka, Prag, Heinrichsgasse 21. T. 1980.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger
Über
130.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.
Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!
Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

Möbel Eisenbahner 5 Prozent Skonto!
Unter Garantie aus erster Hand.
Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.
☐ Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000. ☐ Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer in altdeutschen, englischen, Barock-, Secession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.
In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Erle, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.
Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.
Versand recll. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.
HERMANN KLAMPER's Nachf. Tischler- u. Tapezierer-Möbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Frankoranie gratis und franko.
RUDOLF KAAS

K. k. priv. Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt
Errichtet im Jahre 1856. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476
Reservefond d. Anst.: K 8,345.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 250,781.823.

Digitized by Google

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER · MODERNSTER CONSTRUCTION · INSPECTIONS- u. TRANSPORT- · DRAISINEN ·
FÜR EISENBAHN-CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.
CODES: ABC IV u. V ED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn
Wien
III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.
Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige **Lokomotiven** jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Deckert & Homolka
Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation

von **Telegraphen-** und **Mikrotelephon-Apparaten** für alle Zwecke, insbesondere für den **Eisenbahn-Signal-, Sicherheits-** und **Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren** und **Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern,** staub- und wasserdicht.

Allerhöchste Auszeichnungen

K. k. priv.
Brückenwagen-Fabrik
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien-Atzgersdorf

erzeugen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerks- und Magazins Brückenwagen, Gold-, Silber- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.
Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einstellung mit Zählwerk.

Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:
I. Akademiestraße 4. **WIEN** Ecke Maximilianstraße 8.
(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schembere Patent-Waggon-Brückenwage **ohne** Geleiseunterbrechung auf Mauerwerk ruhend oder in gußeisernen Kasten montiert, Skalen- u. Registrier-Einrichtung für die ganze Tragkraft. 535

In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanallelerungen. Pflasterungen. Preiskurant und Dessinblätter auf Wunsch gratis und franko. 564

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 529

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Möbelhaus Lugeck, WIEN, I. Rotenturmstraße 15.

Empfiehlt sein modern sortiertes Lager in nur gut gearbeiteten und stilgerechten Wohnungs-Einrichtungsgegenständen zu mäßigen Preisen. Die Herren Clubmitglieder genießen einen 5%igen Rabatt, so auch Zahlungserleichterung. 578

Ich bin **Selbsterzeuger**, daher billiger und besser wie b. j. Händler.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Kisten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Digitized by Google

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

549

J. Braun's Söhne, Vöcklabruck. Ober-Österr.

Gußstahl- u. Feilenfabrik. Gußstahl, Schmiedestücke, Schmiede- und Schlossereiwerkzeug.

Alle Sorten Feilen und Raspeln, Aufhauen solcher, Ambosse und Schraubstöcke, sowie Anstählen derselben, geschmiedete Schaufel, Gruben- und Oberbauwerkzeug in bester Qualität.

Schleifsteine aus bestem Scharfkorn aus eigenem Bruch. 532

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Gravieren auf Stein f. Lithographen.

Geschliffene Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Egalisieren von Papier-Kalander, Porzellan- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549

K. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 18, II/7.

Preisl. a. Verlang. gratis u. franko. 539

Felix Blažiček

Wien, V. Straußengasse 17.

FABRIK für

516

Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.

Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 153.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.709.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1,930 000, Kaution bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 6,200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen 530

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Bautheodolite, Universal-Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkeltrommeln, Winkelspiegel, Regel-Transporteure, Pantographen, Meßbänder, Maßstäbe, Meßlatten, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner (Patent Pfeuffer). 504

Einige

100 Waggonladungen

gebrauchte, garantiert fahrbare Sekundärbahnschienen, sowie einige normal- und schmalspurige Lokomotiven für Fabriks- und Schleppgeleise offerieren billigtst

Josef Brukner & Söhne Wien II/2 Novaragasse Nr. 42.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

ROESSEMANN & KÜHNEMANN

AKT. FÜR ARTHUR KOPPEL'SCHE

SCHMALSPURBAHNEN

WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

Bester Dampfkesselschutz!

! Antiferugin-Kesselfarbe !

Innenanstrich! Nicht feuergefährlich! Nicht gesundheitsschädlich!

Ermöglicht leichte Loslösung des Kesselsteines, verhindert absolut die Durchrostung, Korrosion der Kesselbleche und schützt bereits korrodierte Stellen vor weiterem Schaden.

Feinste Referenzen!

Leuchttag & Seidenstein

Wien, III/4. 490

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

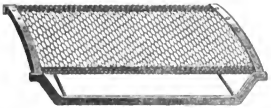
Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten, bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größtes Format 3000 : 1600 mm.

Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. Adjustierung der Pläne. 546

Digitized by Google



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Siebwaren-Fabrikanten

Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 659

Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheldrahtdraht u. a. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, **Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.**

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493

Böhler-Stahl

anerkannt erstklassiges Fabrikat von stets gleichmäßiger Güte für Werkzeuge und alle Verwendungszwecke mit hoher Beanspruchung.

Schnell-Drehstahl Marke Böhler-Rapid.

Gebr. Böhler & Co., Aktiengesellschaft

Wien, I. Elisabethstraße 12—14

Niederlagen: 470

PRAG, Poříc 11a. **BUDAPEST, VI. Andrássy-út 41.**

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn and Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußwaren, vorzeglich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Schmiedeeisen- und Stahlguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Blechstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenschienen und Zubehörstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drahtseilbahnen, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Göttermaste, Schmiedestücke und diverse Constructionseisen, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wasserga geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgenietete, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Aufragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 557

„Österreichisches Kursbuch"

früher „Der Kondukteur"

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.–, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VII/1 Andreasgasse Nr. 17. 467

Kais. königl. ausschl. priv.

Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik

F. AUSTIN.

Fabrik in Viehofen b. St. Pölten Station Viehofen-Fabrik der St. Pölten—Tullner Bahn. ◇ **Niederlage in WIEN VI.** Stumpergasse 60. Telephon Nr. 3234. 561

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waidegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 910

Avenarius

Carbolineum

seit mehr als 30 Jahren erprobtes Holzkonservierungsmittel von unerreichter Wirksamkeit.

Atteste zu Diensten.

Indurin

bewährte Kaltwasserfarbe für Innen- und Außenanstriche. Wetterfest, sauerbar, feuerhemmend. Einfachste Verarbeitung. 665

Prospekte, Atteste, Muster kostenfrei.

Carbolineumfabrik **R. Avenarius, Amstetten.**

Bureau: **Wien,**

III/1 Hauptstraße 18.

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN. I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincrusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 19. Wien, den 15. Juni 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Die Fortentwickelung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens. (Schluß.) Monats-Chronik April-Mai 1906. Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste. Von Hans Becker. (Fortsetzung.) — Chronik: Ministerwechsel. Personalnachrichten. Empfang des Club-Präsidiums beim Eisenbahnminister. Gesangverein österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien. Stand der Eisenbahnbauten in Österreich Ende des 1. Quartals 1906. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate März 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten drei Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905. Generalversammlung des Vereines für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens. Die Grundzüge des künftigen Deutschen Eisenbahn-Personentarifes. — Literatur: Österreichisches Kursbuch. Wie baut und betreibt man Kleinbahnen? Le Tramcteur. — Club-Nachrichten: Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Mai 1906. Berichtigung einer Begünstigung.

Die Fortentwickelung des vereinfachten Abfertigungverfahrens*).

(Schluß.)

Hier wollen wir uns jedoch nicht damit befassen, ob diese vielen Tarife nötig oder entbehrlich sind. Diese Frage läßt sich nicht im engen Rahmen eines Zeitungsartikels durch eine Person abmachen. Wir wollen uns im Interesse der weiteren Vereinfachung des Abfertigungsverfahrens damit begnügen, auf einen unnötigen Ballast der Binnen- und Verbandstarife die Aufmerksamkeit zu lenken. Dieser entbehrliche Ballast unseres Tarifwesens ist der sogenannte Nebengebührentarif.

Welche Ausdehnung dieser Tarif genommen hat, ist z. B. aus dem am 1. Dezember 1905 erschienenen „Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B“ zu entnehmen. Der Nebengebührentarif umfaßt in diesem internationalen Gütertarife 56 Seiten. Im Nebengebührentarife der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen gibt es 25 Arten von Nebengebühren. Die verschiedenen Tarifsätze, welche für die im Nebengebührentarife spezifizierten Leistungen der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen bei dem Gütertransporte zur Aufrechnung gelangen, erreichen die Anzahl von 145, jene der deutschen Eisenbahnen die Anzahl von 75. Es sind also bei der Abfertigung einer Sendung nach Deutschland resp. umgekehrt 145 resp. 75 Arten von Nebengebühren im Auge zu halten.

Daß hier oft Versehen unterlaufen, ist wohl leicht begreiflich; man denke sich aber nur das Schreibwerk, welches anläßlich der Bemängelung solcher Versehen entsteht.

Wenn man die verschiedenen Nebengebühren näher betrachtet, so kommt man leicht zu der Überzeugung, daß mit Ausnahme des Lagergeldes sämtliche übrigen Nebengebühren aus dem Tarife beseitigt werden können. Von der Einhebung der Lagergeldes kann deswegen nicht abgesehen werden, weil sonst viele Parteien die Lagerräume der Eisenbahnen als bequeme Freilagerstellen benützen würden.

Bezüglich der übrigen Nebengebühren soll hier folgendes bemerkt werden.

Sofern einzelne Nebengebühren durch die reglementarischen Bestimmungen festgesetzt sind oder in den reglementarischen Bestimmungen (Betriebsreglement) Bezug auf die Nebengebühren genommen ist, werden die betreffenden Stellen der reglementarischen Bestimmungen entsprechend abzuändern sein. Einzelne dieser Gebühren gehören gar nicht in den Tarif, z. B. der Verkaufspreis von Formularien und Gebühren für Abstempelung von

*) Mit bezug auf den obigen Artikel erhielten wir folgendes Schreiben:

„Sehr geehrte Redaktion!

Bei der Lektüre der Nr. 18 unseres Cluborgans fand ich, daß der Artikel: ‚Die Fortentwickelung des vereinfachten Abfertigungverfahrens‘ im wesentlichen einen bereits in Nr. 23 der ‚Österreichischen Eisenbahn-Zeitung‘ vom 10. Oktober 1900 unter dem Titel: ‚Zur Verrechnung und Abrechnung des Güterverkehrs‘ veröffentlichten Vorschlag enthält und daher, abgesehen davon, daß die Begründung desselben eingehender und von anderen Gesichtspunkten erfolgte, nichts wesentlich Neues bringt.

Ich glaube somit die Priorität der an sich nahe liegenden Idee in Anspruch nehmen zu können und ersuche daher höflichst, von dieser Tatsache Notiz nehmen zu wollen.

Mit bestem Danke für die freundliche Mühewaltung zeichnet hochachtend und ergebenst

Friedrich Eder
Kontrollor der Nordbahn.“

Indem wir hiemit gerne dem Wunsche unseres geehrten Herrn Kollegen nachkommen, möchten wir bemerken, daß sich die beiden Vorschläge denn doch durch ihren Ausgangspunkt, ferner durch den Umstand, daß nach Eder der Frachtbrief der Partei zurückgegeben, nach x y aber bei der Eisenbahn bleiben soll, schon äußerlich unterscheiden.

Wir müssen es im übrigen dem Herrn x y überlassen, auf den Prioritätsstreit einzugehen oder nicht. Im vorhinein konstatieren wir aber, daß eine bewußte Anlehnung nach der Persönlichkeit des Herrn x y und den sonstigen Umständen ganz ausgeschlossen ist.

Anm. der Red.

Digitized by Google

Formularien; diese gehören in eine kleine Kundmachung, welche neben dem Kassenschalter anzuhängen ist.

Die ärarische Stempelgebühr, welche für ein Frachtbriefduplikat etwa zur Anrechnung gelangt und welche auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen für ein Stück 10 Heller, auf den bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen 8 Heller beträgt, wäre in Form von Stempelmarken, welche auf dem Frachtbriefduplikat schon aufgedruckt sind, zu entrichten. Die Abrechnung mit dem Finanzärar bezüglich der ärarischen Stempelgebühr könnte ganz entfallen, wenn diese Formulare durch das Finanzärar selber aufgelegt und in Verschleiß gebracht würden.

Die Gebühr für die Fütterung von Geflügel wäre fallen zu lassen. Sofern Futter der Geflügelsendung beigegeben ist, sollte die Fütterung von Geflügel, ferner die Tränkung von lebenden Tieren überhaupt gebührenfrei erfolgen.

Hinsichtlich der Auflassung der Nebengebühren wird scheinbar die größte Schwierigkeit der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung bilden.

§ 84 des Betriebsreglements gibt dem Absender des Gutes das Recht, sein Interesse an der Lieferung des Gutes zu deklarieren und sich dadurch einen höheren Schadenersatz zu sichern, als im § 80 ausgesprochen ist, laut dessen für gänzlichen Verlust des Gutes Ersatz geleistet wird bis zur Höhe des gemeinen Handelswertes.

Für die Deklaration des Interesses an der Lieferung hat aber die Partei eine sehr hohe Prämie zu zahlen. Wenn also jemand ein Gut auf eine Entfernung von 1000 *km* versendet und auf dem Frachtbriefe das Interesse an der Lieferung mit 10.000 Kronen angibt, muß er eine Prämie von 250 Kronen zahlen. Bei 50.000 Kronen Deklaration beträgt die Prämie 1250 Kronen.

In Anbetracht dieser hohen Prämie wird sich jeder Absender die Sache sehr überlegen, und zwar um so mehr, als die Versicherungsgesellschaften die Versicherung der Güter während des Eisenbahntransportes zu viel niedrigeren Prämien besorgen. Eine Versicherungsgesellschaft hierüber befragt, verlangte für eine Versicherung von 10.000 Kronen eine Prämie von 7.50 Kronen, bei 50.000 Kronen eine Prämie von 37.50 Kronen.

Die von den Eisenbahnen zur Einhebung gelangende hohe Prämie bildet also im Grunde genommen, ein Abschreckungsmittel gegen die Inanspruchnahme des im § 84 des Betriebsreglements dem Absender zustehenden Rechtes. Daß dem so ist, wird auch aus den Verrechnungsdokumenten der Eisenbahnen zu entnehmen und zu konstatieren sein, da von diesem Rechte das verfrachtende Publikum nur in den allerseltensten Fällen Gebrauch macht. Wenn also § 84 und 85 aus dem Betriebsreglement gestrichen würde, so ist nicht anzunehmen, daß im Kreise des Publikums, da es hiebei nichts verliert, ein Unwille laut würde. Eventuell steht es den Verfrächtern frei, bei einer Versicherungsgesellschaft das Gut versichern zu lassen.

Natürlich steht es außer Zweifel, daß die Eisenbahnverwaltungen den durch die Auflassung des Nebengebührentarifes entstehenden finanziellen Ausfall nicht auf sich nehmen können. Zum Schutz gegen diesen Ausfall wäre die in den Tarifsätzen enthaltene Abfertigungsgebühr um einen solchen Betrag, zu erhöhen, durch welchen fraglicher Ausfall ausgeglichen würde. Der betreffende Betrag wird sich leicht berechnen lassen, wenn jede Eisenbahnverwaltung jenen Betrag ermittelt, welcher unter dem Titel Nebengebühren (mit Ausnahme des Lagergeldes) während eines Rechnungsjahres erzielt wurde. Wird auch das Gewicht der auf den Linien einer Verwaltung verfrachteten Güter ermittelt, so läßt sich bestimmen, um welchen runden Betrag die Abfertigungsgebühr zu erhöhen wäre.

Um die Sache an einem konkreten Beispiele zu erläutern, sollen nachstehend Daten angeführt werden, welche sich auf den Güterverkehr und die Einnahmen auf Grund des Nebengebührentarifs der königlich ungarischen Staatsbahnen beziehen. Im Jahre 1903 betrug das Betriebsnetz der königlich ungarischen Staatsbahnen 15.001 *km*. Hievon machen die eigenen Linien 7709 *km*, jene der in ihrem Betriebe stehenden Vizinalbahnen 7292 *km* aus. Die Einnahme auf Grund des Nebengebührentarifes betrug auf den 7709 *km* bildenden Stammnetze der königlich ungarischen Staatsbahnen:

an Nebengebühren insgesamt . .	4,146.666 Kronen
hievon ab Lagergeld	62.146 „
an übrigen Nebengebühren . . .	4,084.520 Kronen

Auf dem Stammnetze gelangten im Jahre 1903 in runder Ziffer 153 Millionen Meterzentner zur Aufgabe. Wenn nun die Abfertigungsgebühr in allen Tarifklassen und Ausnahmetarifen pro 100 *kg* um 3 Heller erhöht würde, so erhält man:

$$153{,}000.000 \times 3\ \text{h} = 4{,}590.000\ \text{Kronen}.$$

Hiernach würde also der durch die Auflassung der fraglichen Nebengebühren entstehende Ausfall vollständige Deckung finden.

Es bliebe selbstverständlich einer weiteren Erwägung anheimgestellt, ob es nicht zweckmäßig wäre, bei den billigsten Massenartikeln die Abfertigungsgebühr um 2 Heller, bei den übrigen Gütern um 4 Heller zu erhöhen.

Im Falle der Beseitigung des Nebengebührentarifes würde nun die Berechnung der Frachtgebühren derart erfolgen, daß das Gewicht des zur Beförderung aufgegebenen Gutes mit dem Tarifsatze multipliziert würde. Die so erhaltene Summe wäre als einzuhebende Frachtgebühr in den Frachtbrief einzutragen. Da hiernach die einzuhebende Frachtgebühr nur von zwei Faktoren, nämlich von dem für das in Betracht kommende Gut giltigen Tarifsatze und dem Gewichte der Sendung abhängen würde, so ließe sich leicht auf großen Stationen, auf welchen die Anzahl der eingereichten Frachtbriefe eine ansehnliche ist, eine ganz befriedigende Sicherheit und Genauigkeit der Gebührenberechnung in folgender Weise erzielen.

Da bei dem heutigen Tarifchaos die Hauptschwierigkeit für die richtige Gebührenberechnung darin besteht, den für die aufgegebene Sendung anzuwendenden Tarif-

Digitized by Google

satz herauszufinden, so wäre es zweckmäßig, auf große Stationen einen in der Anwendung der Tarife versierten Beamten zu designieren, welcher auf den Frachtbriefen nur den anzuwendenden Frachtsatz zu notieren hätte. Sobald dieses geschehen, kämen die Frachtbriefe zu dem Kalkulanten, welcher mit Hilfe einer Rechenmaschine, oder der Crelleschen Rechentafeln die Multiplikation des Frachtsatzes mit dem Gewichte vorzunehmen und das Produkt dieser Multiplikation, d. h. die für die Sendung einzuhebende Gesamtfrachtgebühr auf dem Frachtbriefe anzusetzen hätte. Hierauf hätte noch die Eintragung des Frachtbriefes in die Aufgabsrechnung zu erfolgen (genügen dürften etwa folgende Daten: Frachtbriefnummer, Warengattung, Gewicht, Bestimmungsstation, eventuelle Nachnahme, Barvorschuß und Frachtgebühr) und die Sendung wäre zum Versand bereit.

Die Nachprüfung der entfallenden Frachtgebühren durch die Einnahmenkontrolle auf den von der Empfangsstation am Schlusse des Monates mit dem Empfangsbuche zusammen eingesandten Frachtbriefen wäre eine äußerst einfache Aufgabe, indem zumeist Stichproben genügen würden und würde gegenüber dem jetzigen Zustande einen höchst wichtigen Fortschritt bedeuten.

Auch im Publikum würde diese Art der Abfertigung und Gebührenberechnung, welche die Nachprüfung auch dem Publikum erleichtern würde, freudig begrüßt werden.

Aus obigen Ausführungen geht hervor, daß in dem sogenannten vereinfachten Abfertigungsverfahren im Falle der Annahme der hier gemachten Vorschläge ein wesentlicher Fortschritt zu erzielen wäre, indem

a) die Abfertigung beschleunigt würde,

b) die Gebührenberechnung sicherer wäre und Irrtümer seltener vorkämen,

c) die Verrechnung der Sendungen wesentlich vereinfacht,

d) die Nachprütung der berechneten Gebühren wesentlich erleichtert und

e) bei dem ganzen Abfertigungs- und Verrechnungsverfahren bedeutende Kosten erspart würden.

Noch sei hier bemerkt, daß auch das Frachtbriefformular, da mehrere Rubriken in Wegfall kämen, eine einfachere und zweckmäßigere Einteilung erhalten könnte und durch Verwendung von dünnem Kartonpapier an Handlichkeit gewinnen würde.

Obige Ausführungen und Vorschläge werden im Interesse der Sache hiemit den Eisenbahnverwaltungen einer geneigten Prüfung und Beachtung empfohlen.

Bei Durchführung des vorgeschlagenen vereinfachten Verrechnungs- und Abfertigungsverfahrens dürften einige Millionen zu ersparen sein, welche Ersparnis zur Verbesserung der materiellen Lage des Eisenbahnpersonales, die ja überall auf der Tagesordnung steht, nur erwünscht sein kann.

X. Y.

Monats-Chronik — April-Mai 1906.

I. Eisenbahnen.

Gesetze und wichtige Verordnungen: Mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 5. Mai 1906 wurde das Statut für den Staatseisenbahnrat in der Weise abgeändert, daß die Gesamtzahl der Mitglieder des Staatseisenbahnrates auf zweiundneunzig erhöht wird.

Weiter wird festgesetzt, daß in Hinkunft vom Eisenbahnminister vierzehn Mitglieder nach freiem Ermessen ausgewählt, ferner vom Handels- und Finanzminister je sechs Mitglieder und vom Ackerbauminister vier Mitglieder zur Ernennung bezeichnet werden.

Gleichzeitig wird an Stelle der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Wien der für Niederösterreich errichtete Landeskulturrat zur Erstattung des Vorschlages bezüglich der Ernennung eines Mitgliedes berufen.

Neue Konzessionen: Mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 19. April 1906 wurde der Grazer Tramway-Gesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe einer elektrischen Kleinbahnlinie vom Dietrichsteinplatze in Graz nach dem Vororte St. Peter erteilt. Mit Urkunde vom 21. April 1906 wurde dem Gutsbesitzer Ludwig Wittgenstein die Konzession zum Baue und Betriebe einer nur für den öffentlichen Güterverkehr bestimmten Lokalbahn von Nemotitz nach Koritschan erteilt.

Betriebseröffnung: Am 30. Mai 1906 wurde die Teilstrecke Klagenfurt (S.-B.)—Feistritz i. R. der im Baue befindlichen Linie Klagenfurt (S.-B.)—Assling (Karawankenbahn) dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Wichtige Projekte: Die autonome Verwaltung des Landes Niederösterreich und deren Eisenbahnamt, sind mit der Durchführung der realisierungsreifen Bahnprojekte unausgesetzt beschäftigt. Die Bahnarbeiten auf der Linie Maria-Zell—Gußwerk, der Schlußstrecke der die Pielachtalbahn fortsetzenden Linie Kirchberg—Maria-Zell—Gußwerk, sind, soweit vorgeschritten, daß dieser Bau vor seiner baldigen Vollendung steht. Der Bau der Linie Ernstbrunn—Mistelbach—Hohenau, mit einer Abzweigung von Dobermannsdorf nach Poysdorf befindet sich gleichfalls im vollen Zuge. Von den weiteren Bahnprojekten dürfte die Linie Mistelbach—Gaunersdorf bald in das Stadium der Konzessionsverhandlungen treten. Mit der Herstellung dieser Linie würde das Land in den Besitz eines Bahnnetzes gelangen, das auf der einen Seite in Gänserndorf und Hohenau an die Nordbahn anschließt, während es in Mistelbach und Poysdorf eine Verbindung mit dem Netze der Staatseisenbahn-Gesellschaft, in Kornenburg mit der Nordwestbahn erlangt. Des ferneren wird seitens des Landes noch eine Ausgestaltung dieses Netzes dahin geplant, daß die Landes-Lokalbahn Stammersdorf—Auerstal verlängert und sowohl mit der Linie Gänserndorf—Gaunersdorf als auch mit der Lokalbahn Ernstbrunn—Mistelbach—Hohenau in Verbindung gebracht wird. Von den weiteren Projekten wären die elektrische Bahn Wien—Preßburg sowie die Lokalbahnlinien Freiland—Türnitz und Retz—Drosendorf zu nennen, bezüglich deren sowohl die Landesgarantie als auch der Staatsbeitrag sichergestellt ist, aber noch Vorfragen verschiedener Art der Entscheidung zuzuführen sind. Unter jenen Projekten, deren Finanzierung mit Beihilfe der Landesgarantie erfolgen soll, ist namentlich die Lokalbahn Ruprechtshofen—Wieselburg—Gresten, die als Verlängerung der Pielachtalbahn in das Herz des kleinen Erlaftales geführt werden soll, und die wirtschaftliche

Digitized by Google

Entwicklung dieses Gebietes zu fördern den Zweck hat, von größter Bedeutung.

Die Stadt Gmünd in Kärnten hat seinerzeit in der Reihe jener Projekte, welche in Ansehung der Tauernbahn in Erwägung gezogen worden waren, eine Rolle gespielt. Die Entscheidung über die Trasse der neu in Ausführung stehenden Tauernbahn ist bekanntlich derart ausgefallen, daß die Stadt Gmünd ans der Kombination ausgeschaltet erscheint. Um dem wirtschaftlichen Bedürfnisse einer Verbindung der genannten Stadt und des Gebietes, in dem dieselbe gelegen ist, mit dem Eisenbahnnetze zur Befriedigung zu verhelfen, hat sich ein Interessentenkonsortium zu der Aufgabe zusammengetan, eine Lokalbahn zwischen Spittal an der Drau, dem Endpunkte der in Ausführung stehenden Tauernbahn, und Gmünd der Realisierung entgegenzuführen.

Am 1. Mai hat die Trassenrevision der Eisenbahnstrecke Mals—Nauders der projektierten Vintschaubahn in Mais begonnen. Betreffs der drei Vorschläge, für die Linienführung von Mals ab auf die Heide ergab sich eine überwiegende Mehrheit der Gemeinden für jene, die die Entwicklung in den sogenannten „Tartscher Leiten“ sucht, sodann nördlich einschwenkend an der östlichen Talseite gegen Piancil zulauft und endlich, die Heide überquerend, bis zum Südende des Sees führt. Am 3. Mai fand in Nauders die internationale Konferenz wegen des Anschlusses an die Schweiz statt. Die Vertreter der Schweiz erklärten, dem Nauderser Anschluß entgegenzutreten, eine am Inn entlang führende schmalspurige Verbindung in der Richtung nach Pfunds vorlangen zu müssen und über die Frage weiterer Anschlüsse in der Richtung von Nauders oder Ofenpaß Schlüsse erst dann unterhandeln zu können, sobald der Anschluß in der Richtung von Pfunds nach Landeck von der österreichischen Seite gesichert sei.

Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest, die in den nächsten Wochen durch Eröffnung der Wocheiner Strecke ihrer Verwirklichung entgegengeht, hat zweifellos belgetragen, dem neuen ungarischen Handelsminister den Gedanken einzuflößen, das Projekt der Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit Fiume zu studieren. Es ist vorläufig die Anlage einer zweiten Linie geplant, die von Karlstadt abzweigt und ins Knipatal geführt werden soll. Die Linie würde den Zweck verfolgen, den Verkehrseinrichtungen, die zu den Gestaden der Adria führen, eine vergrößerte Leistungsfähigkeit zu geben und hiedurch Fiume gegen die österreichischen Expansionsbestrebungen geeigneter zu machen.

Eisenbahnbau: Bekanntlich ist in dem Eisenbahnbau- und Investitionsgesetze vom Juni 1901 der Bau eines dritten und vierten Geleises in der Teilstrecke Wien—Purkersdorf der k. k. Staatsbahnen vorgesehen.

Die Durchführung des Geleisebaues hat unter anderem auch die Austragung einer Reihe von Fragen zur Voraussetzung, von denen einige durch den Verwaltungsgerichtshof, bei dem sie anhängig sind, voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres zur Entscheidung kommen werden. Eine dieser Angelegenheiten ist bereits zur Ordnung gelangt; sie betrifft die Errichtung eines Steges des den Bahnkörper beim „Wolf in der Au“ nächst der Station Hütteldorf kreuzenden Übergangs.

Diesbezüglich hat jüngst die politische Begehung des für diese Übergangsbrücke ausgearbeiteten Detailprojektes stattgefunden. Damit und mit dem bald zu gewärtigenden Spruche des Verwaltungsgerichtshofes über die anderen Fragen werden die Vorbedingungen für die Inangriffnahme der Legung dieses Geleises, für welche übrigens mit den Unterbauarbeiten schon begonnen worden ist, gegeben sein.

In dem gleichen Gesetze sind eine Reihe von Bahnhofneubauten vorgesehen. Ein namhafter Teil ist bereits in Angriff genommen, wie die großen Umbauten in Prag, Salzburg, Lemberg, Pilsen, Triest, die beinahe vollendet sind, und in Budweis, Attnang-Puchheim und Czernowitz, die vor Jahresfrist begonnen wurden. Demnächst wird der Umbau des Bahnhofes in Amstetten begonnen werden; er soll Inselperrons, ein wesentlich erweitertes Heizhaus u. s. w. erhalten und an allen Ansprüchen Rechnung tragen, die an einen modernen Bahnhof mit Recht zu stellen sind. Die Frage der Umbauten in Linz, Villach und Wels befindet sich noch in vorbereitendem Stadium.

Im Ban des zweiten Geleises Wien—Stockerau ist eine Stockung eingetreten, welche mit der Frage der Wasserstraßen zusammenhängt. In der Nähe von Stockerau sollte nämlich von der Nordwestbahn eine Brücke errichtet werden. Hiebei müßte darauf Rücksicht genommen werden, ob und inwieweit hiedurch die Pläne der Wasserstraßenbaudirektion berührt werden könnten. Die Gesellschaft suchte sich nun mit der Wasserstraßenbaudirektion wegen des Zeitpunktes der Inangriffnahme des Brückenbaues ins Einvernehmen zu setzen. Die Wasserstraßenbaudirektion dürfte nicht in der Lage gewesen sein, sich hierüber bindend zu äußern, da ja nach den Erklärungen der Regierung mit dem Ban des Donau-Oderkanals kaum vor etwa $2^1/_2$ Jahren begonnen werden kann. Die Nordwestbahn will aber den Brückenbau nicht in Angriff nehmen, wenn sie nicht Gewißheit darüber hat, daß nicht später durch den Ban der Wasserstraßen auf dieser Strecke die Bahn beinstende Änderungen eintreten. Infolgedessen hat die Gesellschaft die Angelegenheit dem Eisenbahnministerium zur weiteren Entscheidung überlassen.

Knapp vor der Eröffnung der großen nordböhmischen Ausstellung in Reichenberg wurden die neuen Reichenberger Bahnhofsanlagen der öffentlichen Benützung übergeben. Es wurde ein besonderer gemeinschaftlicher Personenbahnhof für alle Anschlußbahnen auf einem Inselperron gegenüber dem alten Aufnahmsgebäude geschaffen, wobei die Oberbauanlagen umfangreiche Abänderungen erfahren mußten. Aber auch das alte Aufnahmsgebäude, welches wegen der Anlage der vorhandenen Magazine nicht beseitigt werden konnte, wurde in den ebenerdigen Räumen, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, umgestaltet und durch Errichtung eines perronseitigen Zubaues für Kassen- und Dienieräume erweitert. Das Aufnahmsgebäude ist durch fünf Tunnels mit dem gemeinschaftlichen Personenbahnhof auf dem Inselperron verbunden. Zwei weitere schmälere Perrons (der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn und der sächsischen Staatseisenbahnen) besitzen je einen Warteraum mit Fahrkartenkassen, Dienieräumen und Toiletteräumen. Auf dem großen Inselperron steht ein geräumiges Aufnahmsgebäude, in welchem Wartesäle, Restaurationslokalitäten, eine Transitkasse für Fahrkarten und Gepäck und Dienieräume der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, eine öffentliche Fernsprechstelle u. s. w. untergebracht sind.

Betrieb: Auf den galizischen Strecken der Staatsbahnen hat sich in der letzten Zeit ein Transportverkehr von Baumaterialien für Rußland entwickelt, wie er bisher auf diesen Linien nicht zu beobachten gewesen ist. Man kann eigentlich von einem völlig neuen Verkehr auf diesen Routen sprechen. Diese Erscheinung erklärt sich dadurch, daß infolge der Zerstörung im Dongebiete zahlreiche Neubauten und Rekonstruktionen ausgeführt werden müssen, für welche die Staatsbahnen die Materialien nach der russischen Grenze führen. So wird aus den Witkowitzer und galizischen Kohlenrevieren seit einigen Wochen Kohle in bedeutenden Quantitäten nach dem Dongebiete befördert, derart, daß beinahe täglich in den Ausfallsstationen

Digitized by Google

Podwoloczyska und Itzkany zirka 80 Waggons Kohle abgefertigt werden müssen. Außerdem werden Eisen und Eisenmaterialien sowie Holz nach Rußland befördert. Auch der Personenverkehr auf den galizischen Staatsbahnstrecken ist ein derart lebhafter, daß er vielfach nur mit den größten Schwierigkeiten bewältigt werden kann und häufig Lastwagen mit Manövergarnituren ausgestattet werden müssen, um dem starken Personenverkehre entsprechen zu können. Infolge des Verkehrsanfschwunges macht sich der Waggonmangel sehr geltend und die Staatseisenbahnverwaltung wird daher im neuen Investitionsprogramm umfassende Bestellungen an Lokomotiven und Waggons vornehmen, zumal auch die Klagen wegen des Waggonmangels im Braunkohlenrevier und für die Zuckertransporte andauern.

Mit 1. Mai sind auf den Bahnen neue Fahrordnungen in Kraft getreten, die überall das Bestreben zeigen, günstigere Zugsverbindungen herzustellen und raschere Beförderungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Am markantesten tritt dieses Bestreben bei der Südbahn hervor, die durch einzelne Fahrplanänderungen die Fahrtdauer der bereits bestehenden Schnellzüge fast ausnahmslos ansehnlich kürzte und zudem ein neues Schnellzugspaar einführte. Durch die Verkürzung der Fahrtdauer, die bei einzelnen Schnellzügen bis zu $1^3/_4$ Stunden geht, ist es möglich gewesen, neue höchst wertvolle Anschlüsse namentlich für den Verkehr mit Italien zu gewinnen und auch die Eisenbahnverbindungen Deutschlands mit dem Süden wesentlich zu verbessern. Insbesondere wird eine neue, und zwar die kürzeste Verbindung Wiens mit Mailand über Marburg—Franzensfeste—Ala durch entsprechende Fahrplanänderung des sogenannten Wien-Tiroler Schnellzuges geschaffen. Das erwähnte neue Schnellzugspaar wird ganzjährig für den Verkehr Wien—Graz mit einer Fahrtdauer von vier Stunden eingeführt. Diese Züge werden auch Speisewagen führen und während der Sommermonate bis und von Villach verkehren als nunmehr beste Verbindung Wiens mit den Wörtherseestationen. Auch die Ausig-Teplitzer Eisenbahn hat eine Beschleunigung der Bäderschnellzüge ab 1. Mai durchgeführt. Die Züge nach Karlabad, die eine direkte Verbindung mit Berlin herstellen, werden mit einer Maximalgeschwindigkeit von 80 *km* pro Stunde verkehren. Es wurden besonders leistungsfähige Lokomotiven beschafft, sogenannte Heißdampflokomotiven, mit denen bei den Probefahrten eine Maximalgeschwindigkeit von mehr als 90 *km* erreicht wurde. Die Sommerfahrordnung auf der Wiener Stadtbahn hat einen interessanten Versuch gebracht: Die probeweise Abwicklung des Verkehres auf der Vorortelinie durch Motorwagen und leichte Lokomotiven. Diese Wagen werden während der Werktage die Verkehrsbedienung anschließlich besorgen, und zwar sollen die Motorwagen je einen Anhängewagen erhalten, die leichten Lokomotiven Züge von je zwei bis drei Wagen befördern. Die Zugszahl wird an Werktagen erhöht, und zwar ist die Vermehrung der Züge um ungefähr zehn Züge pro Tag in jeder Richtung in Aussicht genommen. Dadurch verkürzen sich die Zugsintervalle auf der Vorortelinie in nicht unerheblicher Weise. Jeder Wagen hat täglich 150 *km* zu leisten. An den Sonn- und Feiertagen werden die Motorwagen und leichteren Lokomotiven ausgeschaltet und versehen die schweren Lokomotiven, bezw. die normalen Züge von sechs bis acht Wagen den Dienst.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren österreichischen Privatbahnen in den Monaten April und Mai 1906 im Vergleichs zu den gleichen Monaten des Vorjahres wie folgt:

	April 1906	April 1905	Mai 1906	Mai 1905
	Kronen			
Ausig-Teplitzer Eisenbahn, altes Netz . .	1,265.605	+ 95.146	1,370.063	+ 64.871
Ausig-Teplitzer Eisenbahn, Lokalbahn . .	213.124	+ 35.170	232.750	+ 35.717
Böhmische Nordbahn .	841.832	+ 23.981	885.484	+ 9.391
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *A* . . .	591.860	+ 13.000	655.391	+ 38.200
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *B*	1,188.427	+ 89.900	1,231.296	+ 74.700
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7,243.764	+ 356.139	7,825.966	+ 131.168
Österr. Nordwestbahn, gar. Netz	2,184.998	+ 117.963	2,218.769	+ 72.725
Österr. Nordwestbahn, Erg.-Netz	1,258 217	— 14.048	1,326.516	+ 33.169
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	669.576	+ 36.104	707.303	— 4.227
Südbahn-Gesellschaft .	10,468.681	+ 290.809	10,455.279	+ 257.846
Ö.-u. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	4,837.529	+ 12.131	5,291.178	+ 5.054

Die günstige Entwicklung der Einnahmen der Privatbahnen während des ersten Quartals des Jahres hielt auch in den Berichtsmonaten an. Die Einnahmenausweise zeigen fast durchwegs ansehnliche Steigerungen gegenüber den gleichen Zeiträumen des Vorjahres.

Tarifsachen: In der nächsten Zeit dürfte die Buschtiehrader Eisenbahn Tariferhöhungen durchführen. Es soll sich vorläufig nur um die Frage handeln, ob die Gesellschaft bei dem Eisenbahnministerium Schritte unternehmen soll. Als sie vor einer Reihe von Jahren auf ihren Linien die Tarife der Staatsbahnen einführte, soll ihr die Zusage gegeben worden sein, daß sie die Frachtsätze erhöhen könne, falls auch die Staatsbahnen ihre Tarife hinaufsetzen sollten. Als nun heuer auf den Staatsbahnen eine Erhöhung der Manipulationsgebühren eintrat, beschäftigte sich die Verwaltung der Buschtiehrader Bahn intern mit dieser Frage. Im Kreise der Buschtiehrader Bahn scheint man aber der Ansicht zu sein, daß es keiner speziellen Genehmigung des Ministeriums bedürfte, um eine Steigerung der Manipulationsgebühren einzuführen, sondern daß die Gesellschaft hiezu ohneweiters auf Grund der seinerzeitigen Zusicherung berechtigt sei. Es ist aber wahrscheinlich, daß die Staatseisenbahnverwaltung den Standpunkt vertritt, daß die Buschtiehrader Bahn vor der Durchführung einer solchen Absicht erst die Bewilligung der Regierung einzuholen habe. Wenn die Buschtiehrader Bahn um die Genehmigung ansuchen sollte, dürften auch einige mit ihr noch schwebende Fragen zur Besprechung gelangen.

Der Preis der im Vorjahre für das Bereich der österreichischen Staatsbahnen eingeführten Perronabonnements, die zum beliebig oftmaligen Betreten der inneren Bahnhofräume einer Station innerhalb eines Kalendermonates berechtigen, wurde im Interesse eines regeren Absatzes ab 1. Mai auf K 3.— herabgesetzt.

Der auf der Lokalbahn Budweis—Salnau gültige Gütertarif hat den Frachtinteressenten dieser Lokalbahn zu wiederholten Klagen Anlaß gegeben: insbesondere machten sich Wünsche in der Richtung geltend, daß das auf dem Hauptbahnnetze der österreichischen Staatsbahnen gültige Güterbaréme auf der gesannten Lokalbahn zur Anwendung gebracht werde. Anläßlich einer im Monate Dezember des Vorjahres im Eisenbahnministerium abgehaltenen Besprechung dieser Angelegenheit, der auch Vertreter der Interessenten beigezogen waren, hatte sich jedoch ergeben, daß den auf die Hebung und Förderung der industriellen Verhältnisse gerichteten Bestrebungen nicht so sehr durch Einführung des Staatsbahnbarômes als viel-

Digitized by Google

mehr durch die Einführung spezieller Tarifmaßnahmen Rechnung getragen werden könnte. In Anbetracht dessen hat sich das Eisenbahnministerium zur Gewährung einer Reihe von Frachtermäßigungen bestimmt gefunden, deren Durchführung demnächst, und zwar teils im Tarife, teils im Publikationswege, erfolgen wird. Aus dieser Frachtermäßigung sei insbesondere hervorgehoben, daß für den Transport von Kohle nach Stationen der in Rede stehenden Lokalbahn im Inlandsverkehre die Durchrechnung des Staatsbahnbarèmes über die Hauptlinien der österreichischen Staatsbahnen und der Lokalbahn Budweis—Salnau zugestanden wird. Die übrigen Frachtermäßigungen betreffen Artikel, wie Hohlglaswaren, Graphit, Sand u. s. f.

Finanzielles: Ende April wurde sämtlichen österreichischen Eisenbahnen durch das Ministerium des Innern auf Grund einer eingehenden Prüfung des bisherigen Verfahrens für die Ermittlung der Kapitalsdeckung bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung der Eisenbahnen für die vergangenen Jahre inklusive des Jahres 1905 eine Kapitalsnachzahlung von 15·4 Millionen Kronen vorgeschrieben.

Es verlautet, daß die Staatsbahnen und fast alle Privatbahnen beim Ministerium des Innern ansuchten, die außerordentliche Nachzahlung auf 15 Jahre verteilen zu können, so daß die einzelnen Jahre verhältnismäßig wenig belastet würden. Das Ministerium des Innern hat bereits die Zustimmung gegeben. Eine Ausnahme hiervon macht die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die in ihrer Bilanz pro 1905 die ganze auf sie entfallende Nachzahlung verrechnen wird. Sie stützt sich hiebei einerseits auf die Bestimmung des Statuts der Unfallversicherungsanstalt, wonach die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet sind, die Versicherungsbeiträge binnen vierzehn Tagen nach erfolgter Verständigung von der Feststellung zu bezahlen, ferner darauf, daß sie schon wegen der Möglichkeit der Einlösung durch die Staatsverwaltung die volle Verrechnung in der Bilanz pro 1905 durchführen müsse, und endlich auf den Umstand, daß bei einer Erstreckung der Zahlung die betreffenden Beiträge der Unfallversicherungsanstalt verzinst werden müssen. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird daher außer dem regulären jährlichen Beitrage von etwa $1^1/_2$ Millionen Kronen noch weitere 2 Millionen Kronen sofort nachzuzahlen haben. Die k. k. Staatsbahnen werden durch die Nachzahlung mit zirka 8 Millionen, die Südbahn mit ungefähr 2 Millionen, die Staatseisenbahn-Gesellschaft mit $1^1/_2$ Millionen und die Österreichische Nordwestbahn mit rund 1 Million Kronen belastet.

Zwischen der Staatsverwaltung und der Aussig-Teplitzer Bahn schweben — wie wir schon öfters berichteten — seit längerer Zeit verschiedene Differenzen, von denen die wesentlichste darin ihre Ursache hat, daß die Aussig-Teplitzer Bahn sich weigerte, die jährliche Pauschalzahlung von 200.000 Kronen an den Staat weiter zu entrichten. Sie begründet dies damit, daß die Regierung in dem mit der Gesellschaft seinerzeit abgeschlossenen Übereinkommen die Grenze für die Gewinnbeteiligung des Staates mit dem Betrage von 5 Millionen, die der Überschuß erreicht haben müsse, gezogen habe. Nun habe aber der Überschuß in den letzten Jahren diese Grenze nicht erreicht, ja nicht einmal das Niveau der 15prozentigen Verzinsung des Aktienkapitals. Es fehle also die Grundlage für die staatliche Gewinnbeteiligung. In dieser Frage entstand ein Prozeß, für welchen die Tagsatzung beim Leitmeritzer Gerichte bereits ausgeschrieben war. Es kam jedoch damals nicht zur Verhandlung, weil der Termin für die Tagsatzung inzwischen verschoben wurde. Nun hat der Leiter des Eisenbahnministeriums Ende Mai die Strecke Teplitz-Reichenberg bereist und ist dabei mit dem Generaldirektor der Aussig-Teplitzer Bahn in Fühlung getreten. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß bei diesem Anlasse auch die schwebenden Differenzen zur Besprechung kamen und daß der Weg für einen Ausgleich angebahnt worden ist.

Wie in den Vorjahren, so bringen wir auch in diesem Jahre eine Zusammenstellung der von den größeren österreichischen Eisenbahnen auf Grund des Rechnungsabschlusses für das Rechnungsjahr 1905 bemessenen Dividenden.

	1905	1904
	Kronen	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	110	80
Böhmische Nordbahn	16	15
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. *A* . . .	36	31
„ „ Lit. *B* . . .	50	48
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	272·50	272·50
Österr. Nordwestbahn: garant. Netz .	21	17
„ „ Krynau-Netz .	21	16
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	17	17
Südbahn-Gesellschaft	—	—
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft . . .	30 Frcs.	27 Frcs.

Das Geschäftsjahr 1905 bietet das Bild einer außerordentlichen Verkehrssteigerung — die Bilanzziffern zeigen es recht deutlich. Es war naleugbar ein Jahr des wirtschaftlichen Aufschwunges und der günstigen Konjunkturen. Wenn hiebei die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, deren Betriebseingänge natürlich auch eine wesentliche Erhöhung aufwiesen, nur die gleiche Dividende ausschüttet wie im Vorjahre, so ist dies auf die außergewöhnliche Nachzahlung von rund K 2,093.000 für Unfallversicherung (siehe Rubrik „Finanzielles") und auf diverse Reserven und Rückstellungen zurückzuführen, die einen Betrag von zirka 2,100.000 ausmachen. Die Südbahn, die auch in diesem Jahre nicht in der Lage ist, eine Dividende zu verteilen, hat aber gegenüber dem vorjährigen Ertragsüberschusse von K 945.725 einen solchen von 6,694.113 erzielt. Die k. k. österreichischen Staatsbahnen zählen das Betriebsjahr 1905 ebenfalls zu den günstigsten; die Einnahmen belaufen sich auf K 268,085.680, wobei K 14,145.950 Mehreinnahmen resultierten.

Stener: Es ist erinnerlich, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor ungefähr zwei Jahren, auf die Entscheidungsgründe, mit denen der Verwaltungsgerichtshof einen Spruch in Angelegenheit einer der mehrfachen Steuerbeschwerden erlänteri hatte, sich stützend, in der pro 1904 überreichten Fassion zum Zwecke der Vorschreibung der Erwerbsteuer die Passierung der Abschreibungen aus dem Titel der physischen Abnützung angesprochen hat und daß sie, als die Steuerbehörde erster Instanz diesem Ansprnche nicht Rechnung trug, den Rekurs an die Finanzlandesdirektion ergriff. Die Entscheidung dieser Instanz ist bisher nicht erfolgt. Wohl hat zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium in dieser Angelegenheit ein Meinungsaustausch stattgefunden, der den Schluß zuließ, daß die beiden Zentralstellen, prinzipiell wenigstens, ein Eingehen auf diesen Standpunkt nicht von vornherein ablehnen. Wenn aber die Finanzlandesdirektion bisher noch nicht hiezu Stellung genommen hat, so dürfte dies auf die Verstaatlichungsverhandlungen zurückzuführen sein, die dem Gegenstande von seiner Aktualität und Bedeutung einiges genommen haben. Der Rekurs ist aber nicht gegenstandslos, weil auch nach der Verstaatlichung das als Aktiengesellschaft bestehen bleibende Bahnunternehmen im Falle der anfrechten Erledigung des Rekurses die Rückerstattung der aus den letzten Jahren im Grunde der Entscheidung sich ergebenden Mehrleistung beanspruchen wird.

Verstaatlichung: Wie wir schon mitteilten (siehe Nr. 17 d. J.), wurde am 1. Mai im Abgeordnetenhause der

Digitized by Google

Gesetzentwurf betreffend die Erwerbung des einheitlich konzessionierten Hauptbahnnetzes und der Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch den Staat zur verfassungsmäßigen Behandlung eingebracht. In diesem Gesetzentwurfe wird auch die weitere Ermächtigung zur Verstaatlichung der mit dem genannten Unternehmen in innigem Konnex stehenden Ostrau-Friedländer-Bahn angesprochen. Mit Rücksicht auf die ungeklärte politische Situation und den Umstand, daß bei der Verstaatlichung der Nordbahn politische und nationale Motive eine sehr bedeutende, wenn nicht ausschlaggebende Rolle spielen, ist eine parlamentarische Behandlung des Entwurfes mit großen Schwierigkeiten verbunden, so daß die Annahme des Gesetzentwurfes in der gegenwärtigen Session des Reichsrates kaum zu erwarten ist. Da jedoch zwischen der Regierung und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Vereinbarung getroffen wurde, daß beide Kontrahenten sich durch das Verstaatlichungsübereinkommen bis zum 30. Juni 1906 gebunden erachten, wird von der Regierung eine Prolongation des Übereinkommens angestrebt, die mindestens mehrere Wochen umfassen müßte. Diese Verlängerung bedarf der Genehmigung durch eine Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Der Verwaltungsrat der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat daher beschlossen, die diesjährige ordentliche Generalversammlung nicht — wie ursprünglich beabsichtigt war — für den 19. Juni, sondern erst für den 27. desselben Monates einzuberufen. Bis zu diesem Tage wird es entschieden sein, ob es notwendig ist, eine Erstreckung der Frist durchzuführen. Mit welchen Schwierigkeiten die parlamentarische Behandlung des Verstaatlichungsübereinkommens verbunden ist, lassen Vorgänge in den Sitzungen des Abgeordnetenhauses am 22. und 23. Mai erkennen. Es handelte sich darum, ob die erste Lesung des Gesetzentwurfes auf der Tagesordnung an erster Stelle erscheinen sollte. Am 22. Mai wurde nach längerer Debatte, bei der die bestehenden Gegensätze sich zuspitzten, die Nordbahnvorlage an die erste Stelle der Tagesordnung gesetzt und am nächsten Tage nach einer aus diesem Anlasse inszenierten Obstruktionsdebatte wieder abgesetzt. Am 23. Mai hat die Beamtenschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch delegierte Vertrauensmänner eine Petition im Abgeordnetenhause überreicht. Die Petition verlangt die Schaffung gesetzlicher Garantien gegen die drohenden Schädigungen anläßlich der Verstaatlichung.

Allgemeine Verwaltung. Anläßlich der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn soll auch die Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung durchgeführt werden. Nach eingehenden Vorarbeiten ist ein Entwurf hierüber bereits fertiggestellt worden, der jedoch vorläufig nicht einmal der internen Entscheidung des Eisenbahnressorts unterworfen worden ist. Es dürfte bei der Reorganisation der Versuch gemacht werden, die Bezirke der Staatsbahndirektionen nach den großen Verkehrsronten abzugrenzen, so daß auch in Zukunft eine Strecke bis 2000 *km* je einer Staatsbahndirektion unterstellt sein würde. Staatsbahndirektionen, deren Bezirke klein sind, sollen aufgelassen werden. Es ist wahrscheinlich, daß zwei Staatsbahndirektionen aufgelöst werden, so daß nach der künftigen Organisation zehn Staatsbahndirektionen inklusive jener für die verstaatlichte Kaiser Ferdinands-Nordbahn verbleiben. Durch die Auflassung von zwei Direktionen könnten die Mittel größtenteils gewonnen werden, um eine neue Institution einzuführen: die Betriebsinspektorate, wie sie in Deutschland und anderen Ländern bestehen. Ihnen fiele die Aufgabe zu, über die vorschriftsmäßige Durchführung des Eisenbahndienstes zu wachen und zugleich die Staatsbahndirektionen in manchen kleineren Agenden, namentlich in Personalfragen, zu entlasten. In jedem Eisenbahninspektorat sollen die Organe für die Bahnerhaltung, Zugsförderung und den Verkehr vereinigt sein. Die Zahl der Eisenbahninspektorate müßte eine hinreichend große werden, um auf einer Strecke von etwa 200 bis 300, in manchen Fällen bis 500 *km* den Dienst in den drei erwähnten Zweigen zu beaufsichtigen. Bei einer Länge des Staatsbahnnetzes von 15.000 *km* würde bei dieser Verteilung der Betriebsinspektorate auf 200 bis 300 und eventuell bis 500 *km* die Zahl derselben eine entsprechend große sein. Durch die Reorganisation soll auch verbindert werden, daß das Eisenbahnministerium wie bisher als Instanz in zahlreichen Fragen der lokalen Verwaltung fungiert, in denen die Staatsbahndirektionen die Entscheidung allein zu treffen hätten. Von den großen Ronten erwartet man auch in kommerzieller Beziehung wesentliche Vorteile. Das weitausgreifende und natürlich sehr detaillierte Programm läßt sich daher in seinen Hauptgrundzügen dahin charakterisieren, daß große Verkehrsronten eingeführt, einzelne Staatsbahndirektionen aufgelassen und zahlreiche Betriebsinspektorate zur Beaufsichtigung des Verkehres, der Zugförderung und der Bahnerhaltung neu geschaffen werden sollen. Jene Städte, in denen die Staatsbahndirektionen aufgelöst werden würden, könnten einen Ersatz darin finden, daß andere Ämter, so das Zentral-Wagendirigierungsamt u. s. w., hinverlegt werden.

II. Schiffahrt.

Fluß- und Binnenschiffahrt. Die Verhandlungen über die Erneuerung des Vertrages mit der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft sind seit längerer Zeit nicht aufgenommen worden. Im Laufe des Winters haben zwar mehrere unverbindliche Besprechungen mit den maßgebenden finanziellen Faktoren der Gesellschaft stattgefunden, sie haben jedoch zu keinem Resultat geführt. Von seiten der Gesellschaft wurden sehr bedeutende Mehrforderungen gestellt, welche bei der Regierung auf Widerstand stießen. In dem im Jahre 1902 vereinbarten Vertrage war eine Erhöhung der Subvention von 1 Million Kronen auf 1·2 Millionen Kronen im Jahre in Aussicht genommen worden. Ferner war damals vereinbart worden, daß der ganze Betrag von 1·2 Millionen Kronen als nicht rückzahlbarer Zuschuß der Gesellschaft überwiesen wird und nicht wie bisher zur Hälfte als Subvention, zur Hälfte als rückzahlbarer Vorschuß. Auch mit dieser erhöhten Subventionsziffer soll sich aber die Gesellschaft nicht einverstanden erklärt, sie soll vielmehr ziemlich bedeutende Mehrforderungen gestellt haben, welche eine weitere Erhöhung der Subvention von 1·2 bis 1·5 Millionen Kronen bedingen würden. Es ist beabsichtigt, die Verhandlungen mit der Gesellschaft in naher Zeit wieder aufzunehmen. Da es jedoch ungewiß ist, ob der mit der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft abzuschließende Vertrag noch in dieser Legislaturperiode genehmigt wird, dürfte aller Voraussicht nach eine Verlängerung des gegenwärtigen Provisoriums auf Grund des Budgets erfolgen, so daß die Dampfschiffahrtsgesellschaft für das erste und zweite Semester je K 600.000 als Subvention der Regierung erhalten würde.

Seeschiffahrt: Die Verhandlungen der österreichischen Regierung mit dem österreichischen Lloyd, von denen wir schon oft Notiz nahmen, wurden endlich am 10. Mai finalisiert. Nach dem neuen Vertrage, der auf 15 Jahre abgeschlossen wird, wird der Lloyd eine Subvention von K 7,234.000 beziehen, weiters einen Bauvorschuß von 6 Millionen Kronen in der Form erhalten, daß in den nächsten fünf Jahren, also von 1907 bis 1911 von der Finanzverwaltung dem Lloyd jährlich eine Summe von K 1,200.000 aus den Staatskassen als unverzinsliches rückzahlbares Darlehen zur Verfügung gestellt werden wird. Der Vorschuß ist in den letzten fünf Jahren des neuen Vertrages derart zurückzuzahlen, daß die Subvention in jedem dieser letzten fünf Jahre um den gleichen Betrag von 1·2 Millionen Kronen gekürzt wird. Andererseits übernimmt

Digitized by Google

der Lloyd die Verpflichtung einer wesentlich höheren Verkehrsleistung, die mit 1,490.000 Seemeilen festgesetzt wurde. Die Steigerung gegenüber dem alten Itinerar beträgt 310.000 Seemeilen. Die Fahrgeschwindigkeit wird in den maßgebenden Relationen nambaft gesteigert. Ferner hat sich der Lloyd verpflichtet, seinen Schiffspark entsprechend auszugestalten und hiefür größere Kapitalien zu verwenden. Die finanzielle Rekonstruktion wird durch eine weitgehende Abstempelung des Aktiennominales erreicht werden. Dem Handelsministerium bleibt wie bisher eine weitgehende Ingerenz auf den Betrieb des Lloyd vorbehalten. Die Organisation des Lloyd erfährt keine wesentliche Veränderung. Neu ist die Bestimmung, daß die Generalversammlung und die Verwaltungsratssitzungen in Wien stattzufinden haben. Der Lloyd verpflichtet sich, dem Pensionsfonds jährlich einen Betrag von K 250.000 zuzuführen und spätestens im Jahre 1910 eine Einrichtung für die Altersversorgung der länger gedienten Schiffsmannschaft zu treffen. Die Ostafrika-Linie des Lloyd ist in dem Vertrage nicht geregelt. Sie ist vielmehr, wie bisher, einer besonderen Vereinbarung vorbehalten. Die Generalversammlung des österreichischen Lloyd, die am 16. Mai in Triest stattfand, hat den Vertrag einstimmig angenommen. Jetzt steht noch die Genehmigung durch die Legislative aus, die unverzüglich angesprochen werden wird.

Wasserstraßen: Am 18. und 19. April fand in Prerau die Trassenrevisionsverhandlung über das von der Direktion für den Bau der Wasserstraßen vorgelegte Projekt des Donau—Oder-Kanales in der Strecke von Prerau bis Wischkowitz statt. Nebst dieser rund 75 *km* langen Kanalstrecke wurde auch der zur Speisung dieses Kanals bestimmte Zubringer in einer Streckenlänge von rund 16 *km* der Trassenrevision unterzogen. Gegen die Trassenlage dieses Zubringers wurde keine Einwendung erhoben und bloß seitens einzelner Interessentenvertreter der Wunsch geäußert, daß auch dieser mit dem Kanal in Verbindung stehende Zubringer schiff- und floßbar gemacht werde. Dagegen wurden seitens aller Vertreter der im Becwatal zwischen Prerau und Weißkirchen, bezw. Halbendorf, situierten Städte und Ortsgemeinden, von welchen insbesondere Perau, Leipnik und Weißkirchen hervorgehoben werden müssen, gegen die beabsichtigte Trassenlage des Kanals Einwendungen erhoben, weil der Kanal mittels Hebewerken projektiert erscheint, von Prerau bis Weißkirchen am linken Becwaufer geführt wird und daher die am rechten Ufer der Becwa zwischen der Nordbahn und der Becwa gelegenen Ortsgemeinden und Städte nicht unmittelbar berührt. Es wurde daher die direkte Forderung gestellt, den Kanal von Prerau aus am rechten Becwanter zu führen und nicht als Hebewerkskanal, sondern als Schleusenkanal anzulegen. Die vorgebrachten Einwendungen gipfelten insbesondere in den Befürchtungen, daß die Städte Perau, Leipnik und Weißkirchen sowie die sonstigen Ortschaften aller aus dem Kanalbetriebe hervorgehenden Vorteile nicht teilhaftig werden können, daß die Hebewerke gegenüber den Schleusen ihrer Aufgabe nicht entsprechen und daß daher auch die Talsperren nicht in der gewünschten Anzahl zur Ausführung gebracht werden würden. Im übrigen wurden Forderungen ganz unwesentlicher Art zum Ausdrucke gebracht. Es ist nun abzuwarten, in welcher Weise in Anbetracht der vorgebrachten Einwendungen die Entscheidung der kompetenten Behörde erfolgen wird. Aus dem Verlaufe der Verhandlungen hat sich aber ergeben, daß selbst bei der Hebewerkstrasse die günstige Lage der Häfen der Städte Peran, Leipnik und Mährisch-Weißkirchen nicht geleugnet werden kann und daß, abgesehen von der im horizontalen Terrain befindlichen günstigen Lage, auch die Entfernung dieser Häfen von den Stadtzentren höchstens 2 bis 3 *km* beträgt.

III. Telegraph und Telephon.

Telephonverkehr: Vom 10. April angefangen dürfen im Telephonverkehre zwischen Österreich einerseits und dem deutschen Reichs-Telegraphengebiete anderseits jene Gesprächsverbindungen, welche in gewissen Relationen nur für die verkehrsschwachen Dienststunden zugelassen sind, auch außerhalb der verkehrsschwachen Stunden ausgeführt werden, wenn die Anmeldung der Gespräche als dringend erfolgt und sohin für solche Gespräche die dreifache Gebühr entrichtet wird. Als verkehrsschwach gelten im österreichisch-deutschen Verkehre wie bisher an Wochentagen die Zeit von 7/8 Uhr bis 9 Uhr früh und von 7 bis 9 Uhr abends, ferner sämtliche Dienststunden an Sonn- und Feiertagen und gegebenenfalls alle Nachtstunden. Während dieser Zeit angemeldete Gespräche dürfen wie bisher gegen Entrichtung der einfachen Gebühren noch bis 10 Uhr vormittags abgewickelt werden; sind aber derlei Gespräche bis 10 Uhr vormittags nicht ausgeführt, so wird der Rufende befragt, ob die Gesprächsanmeldung zu streichen ist oder als dringende weiter aufrechterhalten werden soll. Für das Wiener Telephonnetz kommen für diese Verkehrserweiterung, welche für Frankfurt a. M. bereits besteht, nachfolgende reichsdeutsche Telephonnetze in Betracht: Berchtesgaden, Chemnitz, Fürth, Halberstadt, Leipzig, Magdeburg, Nürnberg, Planen, Reichenhall.

Am 25. April wurde der Telephonverkehr zwischen den Telephonnetzen Wien, Klosterneuburg, Bruck a. d. L. und Marchegg einerseits, Trencsin-Teplitz anderseits aufgenommen. Von diesem Zeitpunkte angefangen können zwischen den bezeichneten österreichischen Staatstelephonnetzen und der Telephonzentrale Trencsin-Teplitz interurbane Telephongespräche abgewickelt werden. Die Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch in der Dauer von drei Minuten beträgt für alle oben angeführten Relationen K 2. Für dringende Gespräche entfällt die dreifache Gebühr.

Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste.

Vortrag, gehalten im „Club österreichischer Eisenbahnbeamten“ in Wien am 14. November 1905 von Adjunkt Hans Becker.

(Fortsetzung.)

Diese Anregung Braehmers hat in der Folge eine Diskussion in Fachkreisen hervorgerufen, in welcher eine Kombination von Erholungs- und Genesungs- oder Rekonvaleszentenheimen als untunlich erklärt, die Notwendigkeit der Errichtung von solchen Heimen getrennt aber befürwortet wurde.

Die Eisenbahnverwaltungen haben sich bisher in dieser Frage ablehnend verhalten, haben aber getrachtet, mit Bädern, Kuranstalten u. s. w. Begünstigungen für das Personal zu vereinbaren, welche sich größtenteils auf Ermäßigung oder Nachlaß der Kurtaxe, auf Vorbilligung der Bäder und etwaiger sonstiger Kurmittel, zum Teil auch auf Ermäßigung der Wohnung und des Arzthonorares beziehen. Die österreichische Staatsbahnverwaltung hat sich auch bemüht, in einzelnen Kuranstalten und Bädern entweder selbst Freiplätze zu schaffen oder die Badeverwaltungen bezw. Besitzer zur Stiftung solcher zu veranlassen. Die Betriebskrankenkassen der österreichischen Staatsbahnen sowie der Kaiser Ferdinands Nordbahn haben in den Arbeiterheimen von Pistyan und Karlsbad eine größere Anzahl von Betten von vornherein gemietet und tragen die Gesamtkosten der Verpflegung und Kur der dorthin dirigierten Krankenkassenmitglieder zur Gänze; auch in anderen Kurorten, so in Aistersheim, Lussitz, Marienbad bei Salzburg, Zygmuntówka, Truskawiec wird den Krankenkassenmitgliedern auf Kosten der Kasse der Kurgebrauch ermöglicht.

Digitized by Google

Bruchmers Anregung ist aber doch auf fruchtbaren Boden gefallen; die Eisenbahnbediensteten haben sich auf dem Wege der Selbsthilfe Erholungsheime geschaffen und hiezu die Unterstützung der Verwaltungen wie auch Privater gefunden.

Das erste Erholungsheim gründeten die schweizerischen Eisenbahner auf Grubisbalm am Rigi; ihnen folgten der Reihe nach die badischen Eisenbahnbeamten mit ihrem Ferienheim Hechtsberg, die bayrischen Eisenbahnbeamten mit ihrem Erholungsheim in Brückenau, die deutschen Lokomotivführer in Hannover—Münden, die preußischen Eisenbahnbediensteten mit ihrem Erholungs- und Genesungsheim auf der Nordseeinsel Borkum, der bayrische Verkehrsbeamtenverein mit seinem Beringerheim in Tutzing. Auch die Arbeiterpensionskasse der sächsischen Staatseisenbahnen nennt ein Erholungsheim, welches in der sächsischen Schweiz im Orte Gohrisch bei Königstein liegt, ihr Eigen. „Von der Selbsthilfe der Beamten ausgehend", verkündete seinerzeit Bruchmer mit prophetischem Blicke, „wird eine kraftvolle Verwaltung das Werk fördern oder selbst in die Hand nehmen und die Gunst der Allgemeinheit wird ihm nicht fehlen." Was in Deutschland auf diesem Gebiete erstand, war der Erfolg des Zusammenwirkens aller dieser Faktoren.

Bei den österreichischen Bahnen ist die Lösung der Frage über die Anfangsstadien nicht sonderlich hinausgekommen, trotzdem die erste Anregung der Errichtung von Kuranstalten und Erholungsheimen in das Jahr 1891 zurückreicht. Im Jahre 1898 errichtete der österreichische Eisenbahnbeamtenverein anläßlich des 50jährigen Regierungsjubiläums unseres Kaisers eine Kurstiftung, die die Schaffung von Kurstipendien und Kurhäusern für österreichische Eisenbahnbeamte bezweckt. Diese Stiftung, die durch eifrige Sammeltätigkeit, sowie durch Zuwendungen des Eisenbahnministeriums, der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der bosnisch-herzegovinischen Staatsbahnen Ende 1904 die Höhe von K 75.540.— erreicht hat, hat im ersten Lustrum an 53 kranke Eisenbahnbeamte Kurstipendien im Gesamtbetrage von K 10.600·— verliehen. Das laut Stiftungsbrief zur Errichtung von Kurhäusern bestimmte Kapital hat noch lange nicht jene Höhe erreicht, die zur Errichtung von Kursttätten notwendig wäre. Im Jahre 1903 hat Verfasser das Augenmerk der Eisenbahnbeamten neuerlich auf die Errichtung von Erholungsstätten gelenkt und zur Lösung dieser Aufgabe die Gründung einer eigenen Vereinigung ins Auge gefaßt, die mit dem Kuratorium der Kurstiftung Hand in Hand gehen sollte. Seither hat diese Anregung das Interesse weiterer Kreise des Eisenbahnpersonals erweckt, so daß zu hoffen ist, daß in nächster Zeit ein Schritt nach vorwärts getan werden kann.

Inzwischen hat der Verein der Lokomotivführer der k. k. Staatsbahnen die Errichtung eines Erholungsheimes in Aussicht genommen. Er hat in diesem Bestreben die Unterstützung der Staatseisenbahnverwaltung gefunden, welche ihm im aufgelassenen Stationsgebäude in Stadl Paura, einem an der Schwelle des Salzkammergutes gelegenen Orte, sechs Räume für diesen Zweck zur Verfügung stellte. Der Verein bietet den erholungsbedürftigen Lokomotivführern dortselbst nicht nur unentgeltlich Unterkunft, sondern gewährt denselben auch noch eine Unterstützung von K 1.— pro Tag.

*

Neben der genannten Fürsorgetätigkeit, die den Eisenbahnbediensteten einerseits zur Wiedererlangung der verminderten Leistungsfähigkeit und Frische, anderseits zur Genesung nach einer Krankheit, einen kürzeren oder längeren Aufenthalt in gesunder Luft ermöglicht, hat in Deutschland in den letzten Jahren durch das Eingreifen der Arbeiter-Pensionskassen der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, besonders jener der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft — auch die ergänzende Fürsorge bei Krankheit und Invalidität erfreuliche Fortschritte gemacht.

Den Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalten in Deutschland steht nämlich im Sinne des § 12 des I.- u. A.-G. das Recht — und diesem Rechte entsprechend auch die Pflicht zu, den Kreis der Rentenberechtigten dadurch zu verkleinern, daß sie den Versicherten vor dem Eintritt der Erwerbsunfähigkeit bewahren und ihn durch Übernahme der Krankenfürsorge die Arbeitsfähigkeit so lange als möglich erhalten. Die Versicherungsanstalten haben daher in immer steigendem Maße Mittel für die Krankenfürsorge und insbesondere für die Verpflegung Lungenkranker in Heilanstalten aufgewandt. Die Arbeiterpensionskasse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, welche im Jahre 1897 dem Beispiele verschiedener Landesversicherungsanstalten folgend, von dem genannten gesetzlichen Rechte Gebrauch zu machen begann, nahm durch günstige Erfolge ermuntert, noch im selben Jahre die Errichtung eigener Heilstätten in Aussicht. Nach angestellten Erhebungen ergab sich die Notwendigkeit, eine eigene Heilstätte für Tuberkulöse zu erbauen, während für andere Kranke Heilanstalten, Badeorte u. a. hinlänglich vorhanden waren. Im Sommer des Jahres 1904 eröffnete die genannte Pensionskasse zwei Lungenheilstätten: die eine, die „Heilstätte Stadtwald" in Melsungen bei Kassel, die andere „Heilstätte Moltkefels" in Niederschreiberhau im Riesengebirge — zusammen mit einem Belegraum von 220 Betten. Die Gesamtkosten der beiden Heilstätten betrugen zirka 2 Millionen Mark, welcher Kostenaufwand jedoch durch die außerordentlich günstigen Heilerfolge aufgewogen wird.

Die Pensionskasse beabsichtigt auch die Ausdehnung der Heilfürsorge, die jetzt nur den Versicherungspflichtigen zugute gekommen ist, auf die Angehörigen, Frauen und Kinder auszudehnen, eine Heilfürsorge, bei der mit wesentlich geringeren Mitteln eine Heilbehandlung im Hause und eine Verbesserung der wirtschaftlichen und hygienischen Verhältnisse im Haushalte zur Durchführung kommen soll.

Sie ist ferner daran gegangen, jenen invaliden Pensionskassenmitgliedern, welche mit den ihnen zustehenden Renten den Lebensunterhalt nicht bestreiten können, anskömmliche Versorgung in eigenen Invalidenheimen zu gewähren. Sie besitzt derzeit bereits drei solcher Heime und zwar in Jenkau bei Danzig, in Birkenwerder bei Berlin und in Herzberg am Harz.

*

Eine der Hauptschädlichkeiten des Eisenbahndienstes liegt in der Unregelmäßigkeit desselben überhaupt, vornehmlich in der sich daraus ergebenden Unregelmäßigkeit des Schlafes und der Ernährung — Schädlichkeiten, die wohl auf alle Personalgruppen, besonders aber auf das Fahrpersonal, einwirken.

Das Fahrpersonal, welches oft tagelang vom Hause entfernt, durch den Dienst gezwungen ist, die Nacht zum Tag, den Tag zur Nacht zu machen, bedarf vor allem für die außerhalb seines Domizilortes zu verbringende Ruhezeit entsprechender Unterkunfts- und Übernachtungsräume.

Die Eisenbahnverwaltungen haben, wo es erforderlich ist, Kasernen für das Zugspersonal errichtet.

Auf dem internationalen medizinischen Kongresse zu Berlin 1890 gab der bayrische Bahnarzt Hofrat Stich von den damals bestehenden Kasernen folgende Schilderung: „Die Übernachtungsräume befinden sich meistens in den Bahnhofgebäuden oder in unmittelbarer Nähe derselben. Man hat nicht selten hiefür durchaus ungeeignete Räume zur Verfügung gestellt. Bisweilen liegen dieselben auf dem Boden, dicht unter dem Dache, andere in unmittelbarer Nähe der Maschinenhäuser; manche derselben sind kalt, andere wieder mit eisernen Öfen überheizt. Oft findet sich nur ein großer Raum mit vielen

Digitized by Google

Schlafstellen, so daß eine fortwährende Störung durch ankommende und fortgehende Partien entsteht. Am schlimmsten ist aber der Umstand, daß sich oft ein neu Angekommener in das noch warme Bett eines eben Abreisenden legen muß. Welche Gefahren für die Gesundheit, welche Hindernisse für ruhigen Schlaf! Wir halten es für vollkommen berechtigt, daß die Logierzimmer für dienstlich reisende Direktionsmitglieder behaglich ausgestattet sind, müssen aber auch fordern, daß man den Übernachtungsräumen des Fahrpersonals eine größere Sorgfalt zuwende!"

Seine Forderungen, die er an die Einrichtung und Erhaltung der Unterkunftsräume stellte, die von der Sektion für Verkehrshygiene auch angenommen worden sind, gipfelten in folgenden Leitsätzen:

1. Unterkunfts- und Schlafräume für das Fahrpersonal müssen getrennt sein; 2. sie müssen zwar in der Nähe der Bahnhöfe liegen, aber doch dem lauten Geräusch nicht zu sehr ausgesetzt sein; 3. sie müssen von genügender Größe, gut zu lüften, zu heizen und zu beleuchten sein; 4. die einzelnen Schlafräume enthalten am besten 1—2 Betten, jedenfalls darf die Zahl der Betten nicht so groß sein, daß Abgehende und Ankommende sich im Schlafe stören; 5. jeder Bettte hat seine eigene Bettwäsche; 6. in jedem Übernachtungsgebäude müssen Bäder zur unentgeltlichen Benützung vorhanden sein; 7. Bedienung und Wecken erfolgt durch einen angestellten Hausmeister. Gelegenheit zum Trocknen der Kleider und zum Erwärmen von Nahrungsmitteln muß gegeben sein.

Wenn man heute nach 15 Jahren Umschau hält, so findet man zwar noch hie und da Kasernen, wie sie von Stich geschildert wurden, im allgemeinen ist aber ein ganz bedeutender Fortschritt zum Besseren zu konstatieren; sowohl in Deutschland wie in Österreich sind eine ganze Reihe von Übernachtungsräumen erstanden, die den Stichschen Anforderungen vollkommen entsprechen.

Für Deutschland wird das Übernachtungs- und Unterkunftshaus in Köln als Typus dieser Veranstaltungen bezeichnet. Dasselbe besteht aus Keller-, Erd- und Obergeschoß. In der Mitte jedes Geschosses zieht sich ein breiter Korridor von einem Ende des Hauses zum andern, von dem aus jeder Raum einen besonderen Eingang hat. Es enthält Schlafräume für 66 Betten; 7 zu 5—6 Betten für Bremser und Schaffner, 14 à 2 Betten für Lokomotivführer und Heizer bezw. Zugsführer und Packmeister. Bei dieser Anordnung der Belegung werden Störungen durch Kommen und Gehen vermieden. Außerdem finden sich drei Aufenthaltsräume, Trockenräume für Kleider, zwei Waschräume, zwei Kaffeeküchen und Aborte.

Die österreichische Staatseisenbahn-Verwaltung wendet diesen Räumen schon seit langem ein besonderes Augenmerk zu.

Schon das im Jahre 1890 eröffnete erste Übernachtungshaus in Linz entspricht zwar noch nicht ganz den Forderungen Stichs, kommt denselben jedoch schon ziemlich nahe. Es bietet dem Personal in jedem Geschoß einen Waschraum mit je 6 Waschbecken, je einem Speise-, bezw. Aufenthaltsraum, insgesamt 11 Schlafräume und zwar 4 mit je 2, 7 mit 7—8 Schlafstellen. In den Korridoren, von denen aus jeder Raum gesonderten Eingang besitzt, befinden sich Kästen für Kleider etc.

Die in den letzten fünf Jahren in Salzburg, Landeck, St. Michael, Selzthal, Lanu, Brüx und Rzeszow erbauten Kasernen zeigen einen steten Fortschritt.

Jede derselben enthält bereits in jedem Stockwerk einen Waschraum, daranschließend einen Duscheraum mit einer größeren Anzahl Duschen — zumeist 5 —, einen Speiseraum, einen Tagaufenthaltsraum, sowie Aborte. Die Schlafräume sind so eingerichtet, daß nie mehr als 4 Betten eingestellt sind; die Mehrzahl der Schlafräume ist nur für zwei Betten bestimmt. Es bestehen bereits Kasernen, die durchwegs Schlafräume mit nur 2 Betten enthalten. Die Bedienung, sowie das Wecken erfolgt ausschließlich durch die Hausbesorger.

Es soll an dieser Stelle auch eine Wohlfahrtseinrichtung Erörterung finden, die lange Zeit nicht die ihrer Bedeutung entsprechende Entwicklung nahm — die Bade- und Wascheinrichtungen für das Personale.

Die Notwendigkeit und das Bedürfnis nach solchen Einrichtungen an allen Dienstorten ist klar.

Die Fürsorge der Verwaltungen auf diesem Gebiete hat sich von allem Anfange an begreiflicherweise auf jenen Teil des Personales erstreckt, welches den Einflüssen von Witterung, Rauch, Staub und Schmutz am meisten ausgesetzt ist und daher der Wohltat des häufigen Gebrauches von Bädern am bedürftigsten erscheint.

So finden wir heute bereits in jedem Übernachtungs- und Unterkunftshaus Einrichtungen dieser Art. In den neuen Kasernen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung ist in jedem Geschoß neben dem Waschraum ein Duschebad mit zumeist 5 oder auch mehr Brausen. Verfasser fand die Anordnung auch in den von ihm besichtigten bayrischen Übernachtungsräumen. Daß das Brausesystem vorwiegend in Anwendung ist, liegt neben der hygienischen Bedeutung des Brausebades darin, daß die Einrichtungs- und Unterhaltungskosten, sowie der Raum- und Wasserbedarf ein viel geringerer ist als bei anderen Badeanlagen, sowie darin, daß man einem relativ großen Badebedürfnisse entsprechen kann, indem bei dieser Badeform eine bedeutende Zahl von Personen in kurzer Zeit einem gründlichen belebenden Reinigungsbade zugeführt werden kann.

Neben diesen Badeanlagen in den Übernachtungsräumen sorgen die Verwaltungen auch für Bade- und Waschgelegenheiten in den Heizhäusern und Werkstätten.

(Schluß folgt.)

CHRONIK.

Ministerwechsel. Mit kaiserlichem Handschreiben vom 2. Juni 1906 wurde der mit der Leitung des Eisenbahnministeriums betraute k. k. Sektionschef Exzellenz Ludwig Wrba von dieser Funktion enthoben und der Reichsratsabgeordnete Dr. Julius Derschatta Edler v. Standhalt zum Eisenbahnminister ernannt.

Mit Sr. Exzellenz Wrba scheidet ein ausgezeichneter Fachmann aus dem Dienste, der seine Laufbahn von den untersten Kategorien bis zum Minister in gewissenhafter, intensiver und für den Staat erfolgreicher Arbeit zurückgelegt hat. Dr. Derschatta ist der erste parlamentarische Eisenbahnminister. Große Aufgaben stehen ihm bevor, welche tiefeindringenden Scharfsinn, unbeugsame Energie und ein ungewöhnliches Maß von politischer Klugheit erfordern. Eigenschaften, welche er, wie seine parlamentarische Wirksamkeit beweist, in hohem Maße besitzt. Möge ihm zum Heile unseres Vaterlandes voller Erfolg beschieden sein!

Personalnachrichten. Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 4. Juni dieses Jahres dem Baurate im Eisenbahnministerium Dr. techn. Max Jüllig den Titel und Charakter eines Ober-Baurates mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Empfang des Club-Präsidiums beim Eisenbahnminister. Das Präsidium des Club, bestehend aus den Herren Exzellenz Dr. v. Wittek, Regierungsrat v. Loehr und Ober-Baurat Koestler (Herr Oberst Löbl ist derzeit von Wien abwesend) hatte am 8. d. M. die Ehre, vom Eisenbahnminister Dr. Julius Derschatta Edler v. Standhalt empfangen zu werden.

Se. Exzellenz empfing die Deputation in liebenswürdigster Weise, ließ sich über die Zwecke und Ziele des Club in ein-

Digitized by Google

gehender Weise informieren, nahm mit großer Befriedigung den Bericht über die besonderen Bestrebungen des Club in bezug auf die Förderung der geistigen Interessen der Eisenbahnbeamten, namentlich der Fachbildung, entgegen und sprach sein lebhaftes Interesse für den Club aus, dem er auch sofort als Mitglied beizutreten erklärte.

Gesangverein österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien. Donnerstag den 21. Juni 1906 findet in Weigls Dreherpark in Meidling (bei ungünstiger Witterung in der Katharinenhalle dortselbst) die Sommerliedertafel unter Leitung des Vereinschormeisters Herrn Edmund Reim und unter Mitwirkung der Musikkapelle Johann Müller statt. Die Vortragsordnung enthält folgende Chöre: „Es rauscht ein stolzer Strom zum Meer", Chor mit Harmoniebegleitung von Franz Mair. „Waldeszauber", Chor von Franz Abt. „Bald fangen die Weiden zu blühen an", Chor mit Soloquartett von A. M. Storch. „Frühlingsreigen", Chor von Hans Wagner. (Dem Vereine gewidmet.) „Donauenge", Chor mit Baßsolo und Orchester von Max v. Weinzierl. „Wanderlied" (mit Orchester) von Robert Schumann. († 29. Juli 1856.) „Sechs Groschen und drei Dreier", Chor von Adolf Kirchl. (Dem Vereine gewidmet.) „Verlassen" von Thomas Koschat, „Rosestock, Hollerblüh" von Friedrich Silcher, Volkslieder. „Dorf und Stadt", Polka mazurka für Chor und Orchester von Karl Komzák.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich Ende des I. Quartals 1906. Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Ende des I. Quartals 1906 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecken	Länge der Projekts-Kilometer	Hievon in km (rund)		
		im Baue am 1. März 1906	verbleiben im Baue am 1. April 1906	
A. Hauptbahnen:				
I. Neubauten:	265·6	237·6	237·6	
II. Erweiterungsbauten:				
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen	19·8	19·8	12·5	
b) auf Privatbahnen	98·5	98·5	98·5	
Summe der Hauptbahnen	383·9	355·9	348·6	
B. Lokal- und Kleinbahnen:				
Neubauten	641·5	359·0	447·4	
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	641·5	359·0	447·4	

Es sind sonach im ersten Quartal 1906 an Hauptbahnlinien gegen Ende Dezember 1905 (355·9 *km*) 7·3 *km* und an Lokalbahnlinien (Ende Dezember 1905 350·8 *km*) 3·4 *km* abgefallen.

Hervorzuheben wäre noch, daß der Sohlstollenvortrieb bis inklusive 31. März 1906 beim Baue der vier großen Alpentunnels betrug, und zwar: beim Tauerntunnel Nordseite 4273 *m* und fertige Tunnelmauerung 1330 *m* (gegen 4073 *m* und 1180 *m* Ende Dezember 1905) und Südseite 1178 *m* (gegen 1131 *m* Ende Dezember 1905); beim Karawankentunnel 7976 *m* und fertige Tunnelmauerung 7976 *m* (gegen 7976 *m* und 7870 *m*); beim Wocheiner Tunnel 6339 *m* und fertige Tunnelmauerung 6339 *m* (gegen 6339 *m* und 6339 *m*) und beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 4770 *m* und fertige Tunnelmauerung 4581 *m* (gegen 4770 *m* und 4250 *m*), endlich daß beim Wocheiner-Tunnel am 31. Mai 1904, beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 und beim Boßrucktunnel der Pyhrnbahn am 22. November 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate März 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten drei Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905.

Im Monate März 1906 hat das österreichische Eisenbahnnetz einen Zuwachs um 0·252 *km* erfahren, und zwar durch die Eröffnung der Geleisschleife beim Zirkus Busch der elektrischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate März 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 13,138.406 Personen und 10,244.826 *t* Güter befördert und K 56,813.746 vereinnahmt, das ist pro *km* K 2680.

Im gleichen Monate 1905 betrug die Einnahme K 54,284.235 oder pro *km* K 2608; es resultiert daher für den Monat März 1906 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2·8%.

In den ersten drei Monaten 1906 wurden auf denselben Bahnen 36,697.423 Personen und 30,056.247 *t* Güter befördert und K 162,792.752 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1905 betrug die Einnahme K 151,387.798. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.191 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1905 dagegen 20.808 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1906 auf K 7682, gegen K 7275 im Vorjahre, das ist um K 407 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1906 auf K 30.728 gegen K 29.100 im Vorjahre, das ist um K 1628, mithin um 5·6% günstiger.

Generalversammlung des Vereines für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens. Der vom Vorsitzenden beh. aut. Zivil-Ingenieur E. A. Ziffer erstattete Geschäftsbericht gab ein erschöpfendes Bild über die im abgelaufenen XIII. Vereinsjahre entwickelte rege Tätigkeit; dem Ausschusse wurde für die finanzielle Gebarung das Absolutorium erteilt.

In der hierauf folgenden konstituierenden Sitzung des Ausschusses wurden die Herren: beh. aut. Zivil-Ingenieur E. A. Ziffer zum Präsidenten, Regierungsrat Wilhelm Hallama zum Präsidenten-Stellvertreter, Regierungsrat Dr. J. Bing zum Schriftführer und kaiserl. Rat Artur Mayer zum Rechnungsführer wiedergewählt.

Die Grundzüge des künftigen Deutschen Eisenbahn-Personentarifes. Post tot discrimina rerum hat endlich eine in Berlin stattgehabte Konferenz der Vertreter sämtlicher deutschen Staatsbahnverwaltungen die folgenden Grundzüge für die Reform der deutschen Personen- und Gepäcktarife angenommen:

1. Fahrpreise für Personenzüge. Einheitssatz für 1 Personenkilometer: erster Klasse 7 Pfg., zweiter Klasse 4·5 Pfg., dritter Klasse 3 Pfg., niedrigste Klasse (III b oder IV) 2 Pfg.

2. Feste Schnellzugszuschläge. Für 1 bis 75 *km* Mk. 0·50 in erster und zweiter Klasse, Mk. 0·25 in dritter Klasse, für 76 bis 150 *km* Mk. 1 in erster und zweiter Klasse, Mk. 0·50 in dritter Klasse, über 150 *km* Mk. 2 in erster und zweiter Klasse, Mk. 1 in dritter Klasse.

3. Gepäcktarif. Nahzone 1 bis 25 *km*, Zone I 26 bis 50 *km*, Zone II 51 bis 100 *km*, Zone III 101 bis 150 *km*, Zone IV bis X um je 50 *km* steigend, Zone XI 501 bis 600 *km*, Zone XII 601 bis 700 *km*, Zone XIII 701 bis 800 *km* und Zone XIV über 800 *km*. Die Gepäckfrachten werden berechnet für Sendungen im Gewichte von je 25 *kg*, also für 1 bis 25 *kg*, 26 bis 50 *kg*, 51 bis 75 *kg* u. s. w. bis 200 *kg*. (Für höhere Gewichte ist die Bestimmung der Gebühr noch vorbehalten.) Der Tarif findet nur Anwendung bei gleichzeitiger Lösung einer Fahrkarte. Bestimmung der Gebühr für höheres Gewicht, das auf eine Fahrkarte aufgegeben wird, bleibt vorbehalten.

4. Als Abweichungen bleiben bestehen: *a*) Zusammenstellbare Fahrscheinhefte. Für diese werden folgende kilo-

Digitized by Google

metrische Einheitssätze festgesetzt: Erste Klasse 7·3 Pfg., zweite Klasse 4·8 Pfg., dritte Klasse 3·2 Pfg. Die Fahrscheinhefte berechtigen zur Benutzung aller Züge. *b*) Vorort- und Stadttarife für Berlin und Hamburg (unverändert). *c*) Ermäßigte Preise für Kinder und für Monats-, Schüler- und Arbeiterkarten. *d*) Sonntagskarten. *e*) Die Fahrpreisermäßigungen in den Zusatzbestimmungen IV *B* und *C*, V und VI des deutschen Eisenbahn-Personen und Gepäcktarife, Teil I, zu § 11 der Eisenbahnverkehrsordnung. *f*) Fahrpreisermäßigungen für Sonderzüge, insbesondere Ferienzonderzüge.

Hienach fallen fort: die Ermäßigung für Rückfahrkarten, die Gepäckfreiheit, die besonderen Zuschläge für D-Züge. Die Gepäckfracht wird gegenüber den bisherigen süddeutschen Sätzen erheblich ermäßigt. Von den süddeutschen Staatseisenbahnen stimmten die bayerischen und badischen Vertreter bereits der Einführung des Zweipfennigtarifes für die billigste Wagenklasse zu; doch soll sie, wie aus obigen Grundzügen hervorgeht, nicht 4. Klasse, sondern Klasse III *b* heißen. In beiden Staaten wird eine entsprechende Vorlage alsbald an die Parlamente gelangen. Auf den Reichseisenbahnen mit Elsaß-Lothringen wird die vierte Klasse wie auf den preußischen Staatseisenbahnen eingeführt. Die württembergischen Vertreter konnten eine endgiltige Erklärung noch nicht abgeben, da der zuständige Minister augenblicklich erkrankt ist. Nach Erledigung einiger noch offener nebensächlicher Fragen wird nunmehr die Berechnung der Tariftabellen, der Druck der neuen Fahrkarten etc. beginnen und inzwischen wird auch die erforderliche Umarbeitung des Teils I des deutschen Personen- und Gepäcktarifs durch die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen bewirkt werden. Die Vorbereitungen zum Wechsel des jetzigen mit dem neuen Tarif, der in ganz Deutschland in sie und derselben Mitternachtsstunde durchgeführt werden soll, erfordern bei dem riesigen Umfang der Arbeiten natürlich eine geraume Zeit. Die Einführung des neuen Tarifs ist daher vor dem 1. April 1907 nicht zu erwarten.

LITERATUR.

„Österreichisches Kursbuch." Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Kondukteur") ist die Juni-Ausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtspläne und Fahrpreise, sowie einen Führer an den Eisenbahnen, Karten und Städteplänе enthält. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken etc. und von der Verlagshandlung R. v. Waldheim in Wien. Preis K 1·40 für die große und K —·70 für die kleine Ausgabe.

Wie baut und betreibt man Kleinbahnen? Von A. Himbeck und O. Bandekow, Direktoren der Aktiengesellschaft Osthavelländische Kreisbahnen zu Berlin. Verlag R. Oldenbourg, München. Preis Mk. 2.

Der Zweck dieses auf Veranlassung des kgl. preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten verfaßten Werkes ist, allen Kleinbahninteressenten einen Überblick über die Grundsätze und Gesichtspunkte zu bieten, die beim Baue und Betriebe von Kleinbahnen zu berücksichtigen sind. Zugrunde gelegt sind durchwegs die Normen des preußischen Rechtes, die Darstellung ist sehr klar, leichtfaßlich, ohne technisches und juristisches Detail, jedoch vollkommen ausreichend zur Orientierung. Überall sind die reichen Erfahrungen der Praxis berücksichtigt, über welche die Verfasser verfügen, so daß wirklich eine treffliche Anleitung für praktische Zwecke gegeben ist. Die Verfasser behandeln die Spurweite, die vorbereitenden Schritte für den Bau, die Aufstellung des allgemeinen Entwurfes, die Beschaffung der Baugelder, Rentabilität und Bauwürdigkeit, die Aufstellung des ausführlichen Entwurfes, die Prüfung und Genehmigung desselben durch die Aufsichtsbehörde, die Bauausführung, das Enteignungsverfahren, die Abnahme und Schlußvermessung der Bahn, Verwaltung und Betrieb und die Beförderungszinse.

Mit vollem Rechte heben die Verfasser immer die Notwendigkeit sorgfältiger Individualisierung jeder einzelnen Kleinbahn hervor, warnen vor jeder Schablone und warnen überall vor allzugroßer Einschränkung und Sparsamkeit bei den Anlagen, da dies später den Betrieb unverhältnismäßig verteuere etc.

Kurz, das treffliche Büchlein kann allen Interessenten lebhaftest empfohlen werden, da es sich von aller sowohl theoretischer als auch bloß routinenhafter Einseitigkeit fernhält und schlicht und klar die Tatsachen beleuchtet.

Le Traducteur (14. Jahrg.) und **The Translator** (3. Jahrg.) Halbmonatsschriften zum Studium der französischen, englischen und deutschen Sprache. Bezugspreis je Fr. 2.50 halbjährlich. Probenummern kostenlos durch den Verlag des „Traducteur" oder des „Translator" in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).

Wer sich auf angenehme Weise in der einen oder andern der oben genannten Sprachen vervollkommnen will, dem empfehlen wir ein Abonnement auf diese praktischen Lehrschriften, deren Vorzüge sind: Zweckmäßige Anordnung, Vielseitigkeit des Stoffes, gediegene Übersetzungen und Anmerkungen. Sie gestatten eine möglichst mühelose Bereicherung des Wortschatzes und führen den Lernenden in einfachster Weise in die eigentümlichen Redewendungen der fremden Sprachen ein. Außerdem wird den Lesern Gelegenheit geboten, mit Franzosen oder Engländern in Briefwechsel zu treten.

CLUB-NACHRICHTEN.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Mai 1906.

Angetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Richard Pichler, k. und k. Major im Eisenbahn-Bureau des k. und k. Generalstabes; Franz Vita und Dr. Josef Payon, Sekretäre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Salomon Haurler, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn; Dr. Richard Kühnelt, Konzipist der k. k. österr. Staatsbahnen.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Leopold Sowa, Oberinspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Alexander Kiser, Beamter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft i. P.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder die Herren: Dr. Julius Derschatta Edler v. Standhalt, k. k. Eisenbahnminister; Franz Wimmer, Inspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Viktor Várady Edler v. Theinberg, Ober-Kontrollor und Gustav Wessely, Sekretär (Präsident des Österr. Eisenbahn-Beamten-Vereines) der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Stand mit Ende Mai 1906: 632 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Berichtigung einer Begünstigung.

Im Begünstigungs-Verzeichnisse soll es in der Rubrik „Schuhwaren" (Seite 26) bei der Firma Schlesinger Robert, I. Wallfischgasse 12:10% richtig heißen: Schlesinger Robert („Paprika-Schlesinger".) I. Wallfischgasse 2:10%.

Die Direktion des Sommer-Etablissements „Venedig in Wien" ist bereit, den Clubmitgliedern Permanenzkarten zum ermäßigten Preise von K 10.— gegen Beibringung der Photographie und Mitgliedskarte zu gewähren.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle „Johnsbachthal."

Die bisherige Bezeichnung der zwischen den Stationen Gstatterboden und Admont der Linie Amstetten—Pontafel gelegenen Personenhaltestelle Johnsbachthal wurde vom 1. Mai 1906 an in „Johnsbach" abgeändert.

Abänderung der Bezeichnung der Halte- und Verladestelle Neumetti-Radausch.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Hinter-Třeban—Lochowitz gelegenen Halte- und Verladestelle Neumetti-Radausch wurde am 1. Mai 1906 an in Neumetti abgeändert.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Straschnitz".

Am 1. Mai 1906 wurde die zwischen den Stationen Nusle-Vrsovic und Hostivař in Km. 179·9 der Linie Gmünd—Prag gelegene Haltestelle Straschnitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind im Fahrplanplakate, Blatt IV aufgenommen.

Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt. Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Das Aus- und Einsteigen ist nur auf der in der Richtung der Fahrt links gelegenen Seite des Zuges gestattet.

Eröffnung der Personenhaltestelle Wochow.

Am 1. Mai 1906 wurde die zwischen der Haltestelle Křimitz und der Station Tunschkau-Kosolup in Km. 357·5/7 der Linie Wien—Eger gelegene Haltestelle Wochow für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind im Fahrplakate Blatt IV bereits kundgemacht.

Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt, die Abfertigung des Gepäckes erfolgt gegen Nachzahlung im Zuge.

Eröffnung der Teilstrecke Klagenfurt S. B.—Feistritz i. R.

Die Teilstrecke Klagenfurt S. B.—Feistritz i. R. der im Bau befindlichen Linie Klagenfurt S. B.—Aßling (Karawankenbahn) mit den Stationen Viktring, Maria-Rain, Weizelsdorf und Feistritz i. R. wurde am 30. Mai 1906 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Stationen sind für den Gesamtverkehr eingerichtet.

Die Beförderung explosiver Gegenstände auf dieser vorläufig als Lokalbahn betriebenen Linie ist ausgeschlossen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Änderung von Frachtsätzen für Jute u. s. w. nach Würbenthal.

Die im Nachtrag II vom 1. Mai 1905 zum Elbeumschlagstarif für Österreich auf Seite 18 im Ausnahmetarif 18 (Jute u. s. w.) für Würbenthal, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 *kg* für den Wagen und Frachtbrief enthaltenen Frachtsätze werden mit 31. Juli 1906 außer Kraft gesetzt.

An deren Stelle treten ab 1. August 1906 die im Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 auf Seite 256 im Ausnahmetarif 18 (Jute u. s. w.) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 *kg* für den Wagen und Frachtbrief enthaltenen Frachtsätze wieder in Kraft.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn namens der beteiligten Bahnen.

K. k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kundmachung.

Die 87. General-Versammlung der Aktionäre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn findet Mittwoch den 27. Juni 1906, vormittags 11 Uhr, im neuen Administrationsgebäude (II. Nordbahnstraße Nr. 50) in Wien statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Entgegennahme des Jahresberichtes des Verwaltungsrates.
2. Bericht des Revisionsausschusses und Beschlußfassung über die Bilanz.
3. Beschlußfassung über die Verwendung des Reingewinnes.
4. Eventuelle Fassung eines Beschlusses über eine Änderung der im § 16, Absatz 2, des mit der hohen Regierung am 3. März 1. J. abgeschlossenen Übereinkommens festgesetzten Präklusivfrist.
5. Eventuelle Fassung eines Beschlusses über die Abänderung der Gesellschaftsstatuten.
6. Wahlen in den Verwaltungsrat.
7. Wahl des Revisionsausschusses (§ 24, lit. *k* der Statuten).

Der Verwaltungsrat.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Giltig ab 1. Juni 1906. Sommer 1906.

Kürzeste Verbindungen

Wien—Berlin und umgekehrt in 12½ Stunden

Wien—Karlsbad und umgekehrt in 8 Stunden

mittels des vom 1. Juni bis 31. August 1906 täglich verkehrenden Luxuszuges

Wien—Berlin—(Marienbad—Karlsbad-) Expreß.

Wien K. F. J. B.	ab	845	Berlin Anh. Bhf.	ab	855
Schwarzenau	an	1046	Leipzig Bayer. Bhf.	„	1139
Gmünd	„	1111	Pilsen	„	105
Budweis	„	1153	Bad Kister	an	144
Pilsen	„	150	Bad Kister	ab	145
Marienbad	„	302	Franzensbad	an	226
Marienbad	ab	312	Franzensbad	ab	236
Karlsbad Z. B	an	442	Eger	an	235
Marienbad	ab	306	Eger	ab	247
Eger	an	354	Karlsbad B. K. B.	an	354
Karlsbad B. K. B.	ab	359	Eger	ab	360
Eger	an	395	Marienbad	an	307
Eger	ab	342	Karlsbad Z. B.	ab	120
Franzensbad	an	360	Marienbad	an	256
Franzensbad	ab	351	Marienbad	ab	315
Bad Kister	an	431	Pilsen	„	435
Bad Kister	b	432	Budweis	„	604
Pilsen	b-	546	Gmünd	„	654
Leipzig Bayer. Bhf.	„	632	Schwarzenau	„	744
Berlin Anh. Bhf.	„	915	Wien K. F. J. B.	an	950

Direkte Salonwagen zwischen Wien K. F. J. B.—Berlin Anh. Bhf. (über Eger), Wien K. F. J. B.—Karlsbad Z. B. (über Marienbad—Petschau), Karlsbad B. K. B. —Berlin Anh. Bhf (über Eger) und umgekehrt. Speisewagen zwischen Wien K. F. J. B.—Berlin Anh. Bhf. und umgekehrt.

Außerdem Führung von Wagen II. Klasse, jedoch nur in der Strecke Wien K. F. J. B.—Karlsbad Z. B (über Marienbad—Petschau) und umgekehrt.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1906. Sommer 1906.

Reiseverbindungen

zwischen

Wien, den Alpenländern, Italien und Ungarn.

Giltig ab 1. Mai 1906.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 563

Neben der Mariahilferkirche. **Wien, Mariahilferstr. 57.** Neben der Mariahilferkirche.
Emanuel Zwieback
Damenkonfektionshaus I. Ranges. Streng solide festgesetzte Preise. 558

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 558

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**
Wien, XX. Dresdnerstraße 68.
Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Fräser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 534

Dynamomaschinen
Schaltapparate
Installationsmaterial.
Elektromotoren
Zähler
Bogenlampen.
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Elegante Herrengarderoben u. Uniformen nach Maß
Gustav Pollak & Bruder
Wien, I. Schottenring Nr. 2. 543
Filiale: I. Rotenthurmstraße Nr. 18.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Leobersdorfer Maschinenfabrik
von **GANZ & Co.**
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom.
908

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiger Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (5 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 556

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rauhensteingasse 11. Telephon Nr. 350. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 804.245. Postsparkassen-Konto des Cinb: Nr. 950.696.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 13. Halbjährig Mk. 6.
Im Übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Beorgestelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 20 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº. 20. Wien, den 1. Juli 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

467

Die unter den verschiedensten „It" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 389
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Dampfasbestwerke bei Wien.

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER

Ausführung aller
bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverluste.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Riegelwandverkleidung von Signalhütten, Wächterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Bauobjekte jeder Art.
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen, Trockenlegung feuchter Mauern, Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.

CENTRAL-BUREAU:
WIEN, VII., KÖSTLERGASSE Nº 7.

FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN:
PAT. EMULIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bedienstetengüter gegen Hagelschlag. 476
Reservefond d. Anst.: K 8.345.614. Ges.-Versicherungssumme K 2.230.781.523.

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:

Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 3309.
Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dybanski**, Wien, VII. Lindengasse 2. T. 5625.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 707.
Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 3309.
Ing. **Viktor Harmin**, (H. Pain, Michalecki & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 10895.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 13. T. 4557.
Ing. **Victor Mounth**, Wien, I. Jasomirgottstr. 4. T. 10560.
Ing. **Anton v. Sterr**, Wien, IV. Frankenbergasse 8. T. 2944.
Ing. **Viktor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 52. T. 506.
Ing. **Wasa Theodorovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 2. T. 13645.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. **J. Ziffer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 4811.
Ing. **Rud. Zipser**, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 9949.
Ing. **Morin Schmoika**, Brünn, Ferdinandsgasse 17. T. 450.
Ing. **Heinrich Schmoika**, Prag, Heinrichsgasse 21. T. 1093.

J. Braun's Söhne, Vöcklabruck. Ober-Österr.
Gußstahl- u. Feilenfabrik. Gußstahl, Schmiedestücke, Schmiede- und Schlosserei-Werkzeuge.
Alle Sorten Feilen und Raspeln, Aufhauen solcher, Amboße und Schraubstücke, sowie Anstehlen derselben, geschmiedete Schaufel, Gruben- und Oberbauwerkzeug in bester Qualität.
Schleifsteine aus bestem Scharfkorn aus eigenem Bruch. 522

Möbelhaus Lugeck, WIEN, I. Rotenturmstraße 15.
Empfiehlt sein modern sortiertes Lager in nur gut gearbeiteten und stilgerechten Wohnungs-Einrichtungsgegenständen zu mäßigen Preisen. Die Herren Clubmitglieder genießen einen 5% igen Rabatt, so auch Zahlungserleichterung. 578
Ich bin **Möbelerzeuger,** daher billiger und besser wie b. j. Händler.

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr ausreicht!
Rudolf Schmidt & Co., Wien X/3.

Digitized by Google

Schienenschuh

Patent Scheinig & Hofmann.

Vollkommenste Stoßverbindung für Straßen- u. Vollbahnen.

☐ Patente in allen Staaten. ☐

Bahnen, welche unseren Schienenschuh in Verwendung gen. haben:

Linz-Urfahr, Hallstatt, Linz-Gaisbach, Pöstlingbergbahn, Preßburg, Aussee, Aussig, Teplitz Rosen, Barcelona, Krakau, Linz-Ebelsberg, Zwickau, Elberfeld, Algier, Lüttich, Valparaiso (Grubenbahn), Palermo, Wien, Nussdorf, Bielefeld, Augsburg, Chaux de Fonds, Hamm, Wiener Lokalbahnen, Elberfeld-Remscheid, Reichenberg, Chemnewitz, Stettin, Ulm, Lübeck, Mailand, Mühlhausen, Plauen, Moskau, Dessau, Halle-Merseburg, Zürich, Kohlscheid, Aachen, Lausanne, Madrid, Braunschweig, Kuilenburg, Hohenschönhausen, Halle, Louvers, Amiens, Liegnitz, Essen, Navigeo, Regensburg, Trier, Kassel, Düsseldorf, Graz, St. Gallen, Bielitz - Biala, Remscheid, Benrath, Elberfeld — Gronenberg — Remscheid, Buenos-Aires.

SCHEINIG & HOFMANN, Linz a. D., Ober-Österr.

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Rauthesdolite, Universal-Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkelkreuzmeile, Winkelspiegel, Kegel-Transportierer, Fluchtenstäbe, Meßbänder, Rabatte, Reflektien, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner
(Patent Pfeiffer). 504

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmaterialie, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 513

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Zweigfabrik der Rheinischen Litzisenwerke A.-G. Bedburg bei Köln am Rhein.

Bureaux: Wien, I. Dominikanerbastei 17. Telephon 12977.

I. Österr. Lincrusta - Fabrik

Bedburger Lincrusta-Werke 541

Telephon 8562. Telegrammadresse: Lincrusta. Wien.

WIEN
IV., Louisengasse 31.

Postspark.-Konto 815.454 Clearingverkehr.

Einzig sicherer Schutz gegen Mottenfraß

TARMALIT

Überall erhältlich. 500

Österreichischer Lloyd
TRIEST.

Direkte Fahrten nach **Ostindien, China und Japan.** Direkte Fahrt nach **Ostafrika.**

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.
Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, vierzehntägig.
Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.
Eilfahrt nach Cattaro, wöchentlich.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 314

Elegante Herrengarderoben u. Uniformen nach Maß

Gustav Pollak & Bruder

Wien, I. Schottenring Nr. 2. 561

Filiale: I. Rotenthurmstraße Nr. 18.

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Ziehungen im Monat April	Prämie	Verlust
Rudolf-Lose.....	K 5.50	K 30.—
Theißregulierungs-Lose	„ 1.75	„ 87.—
4½% Bosnische Landes-Eisenbahn - Anl. 1902	„ —.10	„ 2.—
4% Franz Josef-Prior...	„ —.10	„ 1.—

Bei Anmeldungen steht es dem Versicherer frei, eventuell Barvorschlägigung oder Umtausch d. verlosten Stücke gegen sofortige zu verlangen. Vollständige Tarife und Postanschreibekarten gratis und franko.

Hauptkapital K 180.000 ohne Abzug.

Theiss - Promessen

Preis K 8.–

Zentral-Depositenkasse und **Wechselstube** des

Wiener Bank-Verein,

Wien, I. Herrengasse 10.

Vollständig eingezahltes Aktienkapital 100 Mill. Kronen. — Reserven 28 Mill. Kronen.

Zweiganstalten in Wien: II. Praterstraße 15; III. Hauptstraße 34; IV. Reinerplatz 8; VI. Mariahilferstr. 75; VII. Burggasse 66; VIII. Josefstädterstr. 25; IX. Nußdorferstr. 2; X. Keplerplatz 11; XV. Mariahilfergürtel 1; XVII. Bernaiser Hauptstr. 48; XX. Wallenseeplatz 3.

Filialen: Prag, Graz, Brünn, Aussig a. E., Bielitz-Biala, Budapest, Lemberg, Czernowitz, Klagenfurt, Pilsen, Konstantinopel.

Exposituren in Prußnitz, Wiener-Neustadt, St. Pölten, Friedek-Mistek, Teplitz, Karlsbad, Villach.

Ausgabe von Einlagsbüchern zurzeit 3½%

Verzinsung gegen reglementmäßige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wr. Bank-Verein aus Eigenem.

Kein lästiges Einstreuen mehr!
Kein übler Geruch! Höchst desinfizierend!
Von Fachautoritäten glänzend beurteilt!

Öst. Holzstoffwaren-Industrie

Abteilung Tarmalitwerke
Wien, IV. Bezirk, Viktorgasse Nr. 14.

Digitized by Google

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Bohumin und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußwaren, verzinkbleite Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabeisen, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Bauconstructionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedewaren, Maschinenbau, speziell Förderwerkmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufstürzung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Bohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 557

Gültig ab 1. Juni 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

Wien—Feldkirch—Buchs—Zürich—Basel—Paris—Genf.

Wien—Lemberg.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—Warnsdorf—Karlsbad—Eger—Reichenhall—Berlin—Genf—Calais—Paris.

Stadtbureaus der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Weihburggasse 15.

Fahrkarten und Auskünfte über Tarife und Fahrpläne in Taschenformat.

Die Fahrkarten von 2 Klassen bis 1 Zoll Fett sind durch Österreichische und Ungarische Bureaus bezogen.

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincrusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Nieveaufänder, Signalapparate, Königen-Einrichtungen, Elementenbau.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 696

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 457.000.000, Aktiva laut Bilanz per Ende 1902 K 153.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.709.000. Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.200.000. Kautien bei der k. k. Staats-Zentral-Kassa K 6.200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckung) Polizzen gestehen sofortige Unanfechtbarkeit bei Duellverlust oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wahrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 680

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten große Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos. 660

Gültig ab 1. Mai 1906. Sommerdienst 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Schnellzug-Verbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

Badgastein, Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), **Mailand** (via Arlberg-St. Gotthard), **München** und **Bad Reichenhall** (via Salzburg)

sowie umgekehrt.

Digitized by Google

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-
• Aktien-Gesellschaft in Simmering •

vormals **H. D. Schmid**

Wien-Simmering. **Brünn-Königsfeld.**

Krane, Systeme Stuckenholz.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben u. Schiebbühnen.
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke, ferner mit Hand oder elektr. Antrieb.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Wasserstationen.

Dampfmaschinen mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb u. für elektr. Anlagen.
Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.
Direkt wirkende Duplexpumpen, Expreßpumpen „Schleifmühle".
Holzbearbeitungsmaschinen. 415
Wasserreiniger etc.

Anton Rothmaier

LINZ a. D.

Besitzer der Mollner Holzwarenfabrik und Sägewerk

empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:

Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlagende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.

Niederlage: **WIEN, IX/4 Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.**

Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

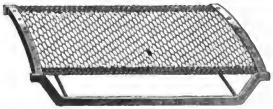
Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 238



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Siebwaren-Fabrikanten

Wien, VI/2 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 558

Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Handels-Akademie

• verbunden mit einer Eisenbahnfachschule •

Linz a. D.

Offentlichkeitsrecht, Einjährig-Freiwilligenrecht.

Jährliches Unterrichtsgeld K 300.

= Schuljahrsbeginn 16. September. =

Nähere Auskunft erteilt

der kaiserliche Rat und Akademiedirektor 580

Dr. Anton Effenberger.

Möbel

Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.

Direkt vom **Kunst-Tischlermeister** erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000.
Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand reell. *25jährige Garantie.* *1000 Anerkennungen.*

HERMANN KLAMPER's Nachf. RUDOLF HAAS **Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Versandhaus, Wien,** VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko.

ROESSEMANN & KÜHNEMANN
ABT. FÜR
ARTHUR KOPPEL'SCHE
SCHMALSPURBAHNEN
WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Gravieren auf Stein f. Lithographen.

Geschliffene Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Egalisieren von Papier-Kalander, Porzellan- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549

K. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 18, II/7.

Preisl. a. Verlang. gratis u. franko. 539

Glashüttenwerke
vorm.
J. Schreiber & Neffen
WIEN
IX. Liechtensteinstraße 22.
„Glashüttenhof".
Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.
—o—
Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt. Luxuswaren, Festgeschenke.
—o— 474
Preiskurante gratis und franko.

Felix Blažiček

WIEN V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände

Feuersichere Holzschränke in Asbest, Eisen und imprägniertem Holz.

Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc. 516

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 20. Wien, den 1. Juli 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Das stereophotogrammetrische Trassieren von Eisenbahnen. Von B. Kriser. Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste. Von Hans Becker. — Technische Rundschau: Druckluft-Kesselstein-Abklopfer. Doppelschwellen. — Chronik: Kaiserlicher Rat Johann Kremser †. Personalnachricht. Die Entwicklung der Lokalbahnen im Jahre 1905. Untersuchung des Farbensinnes. Stand und Ergebnisse der vom Lande Böhmen geförderten Lokalbahnen im Jahre 1904. — Literatur: Die Haftpflicht der Straßenbahnen. Grundriß des Eisenbahnrechtes. Alkohol und Verkehrswesen. Haberlands Unterrichtsbriefe. — Club-Nachrichten: Club-Bibliothek.

Das stereophotogrammetrische Trassieren von Eisenbahnen.

Die Photogrammetrie, welche sich zur Aufgabe stellt, aus Photographien, die als mathematische Perspektiven aufgefaßt werden, Grund- und Aufriß von Bauobjekten, beziehungsweise Situation und Schichtenlage der Terraingebilde abzuleiten, hat in den letzten fünf Jahren einen großen Aufschwung genommen. Gute optische Apparate sind mit winkeltreu zeichnenden Objektiven ausgestattet, welche, frei von chromatischer und sphärischer Abweichung, genaue geometrische Projektionen der aufgenommenen Objekte geben. Die photographische Winkelmessung geschah rechnerisch durch die Bildkoordinaten, oder graphisch ähnlich den Meßtischaufnahmen durch das „Rayonnieren und Schneiden". Die theoretischen Anleitungen für die rechnerischen und graphischen Lösungen, sowie für die Bestimmung der Genauigkeit der photographischen Winkelmessung finden sich in verschiedenen Lehrbüchern, insbesondere in Hartners: „Hand- und Lehrbuch der niederen Geodäsie" neueste Auflage von E. Doležal und in der dort angeführten Literatur zur Photogrammetrie.

Schon in diesen Schriften ist von den Vorteilen der Phototopographie, welche sich mit der Festlegung von Terrainpunkten auf photogrammetrischem Wege beschäftigt, die Rede, die sich hauptsächlich dann geltend machen, wenn Standpunkte gefunden werden können, die eine weite Fernsicht gewähren und wenn das aufzunehmende Terrain eine zur Festlegung seiner Formen ausreichende Anzahl markanter Punkte aufweist, und wenn ferner eine klare Atmosphäre die photographischen Aufnahmen auf weite Entfernungen möglich macht. Unter diesen Bedingungen ermöglicht das photogrammetrische Verfahren richtige Messungen des schwer oder gar nicht zugänglichen Fels- und Gletschergebietes und findet vorteilhafte Anwendung bei Militär-Mappierungen.

Bisher war das Anwendungsgebiet des photogrammetrischen Verfahrens insoferne ein begrenztes, als es nur bei militärischer Aufnahme (mit den großen Maßstäben) oder als Notbehelf dort angewendet wurde, wo mit den gewöhnlichen Meßmethoden das Auslangen nicht gefunden werden konnte. Seither wurden die Studien auf dem Gebiete der Phototopographie im k. und k. militärgeographischen Institute eifrig betrieben und durch die außerordentlichen und mustergiltigen Arbeiten des k. u. k. Oberst Baron Hübl, welcher die geeigneten Instrumente konstruierte, wesentlich gefördert. Die Erfolge, welche das militärgeographische Institut erzielte, machten sich in vorzüglicher Weise in den Kartenaufnahmen des Gebirgsterrains (Tatra, Dolomiten etc.) geltend und das photogrammetrische Verfahren findet bereits Nachahmung bei den militärgeographischen Aufnahmen anderer Staaten.

In neuerer Zeit wurden nun die praktischen Erfahrungen auf dem Gebiete der Militärgeographie auch für die grundlegenden Vorarbeiten des Eisenbahnbaues angewendet. Wie weit erfreulicherweise diese Studien und Erprobungen gediehen sind, erläutert in vorzüglicher Art eine Broschüre des Hauptmann d. R. Sigismund Truck, die unter dem Titel „Die stereophotogrammatische Meßmethode und ihre Anwendung auf Eisenbahnvorarbeiten" in Stuttgart im Verlage von Konrad Wittwer jetzt erschienen ist.

Das stereophotogrammetrische Verfahren nahm in Österreich seinen Anfang und bedeutet ganz neue und einfache geodätische Vorarbeiten für die Eisenbahnen. Es wurde nach den bereits erwähnten grundlegenden Studien des Oberst Freiherr von Hübl vom Hauptmann S. Truck in Gemeinschaft mit Dr. C. Pulfrich aus Jena zum ersten Male praktisch durchgeführt.

Für die Zwecke der Stereophotogrammetrie dienen zwei Meßinstrumente u. zw. für die Feldarbeiten der

Digitized by Google

Phototheodolit, für die Zimmerarbeiten der Stereokomparator. Der Phototheodolit (Theodolit mit photographischer Camera) und die mit ihm vorzunehmende Meßtischphotogrammetrie wurden von dem militärtopographischen Aufnahmsverfahren herübergenommen, wo sie für sich allein mit Rücksicht auf den notwendigen kleinen Maßstab (1 : 25.000) dem Zwecke genügten; für die Trassierungsarbeiten genügen diese Aufnahmen nicht und sie wurden erst durch die bedeutungsvolle Erfindung des Stereokomparators von Dr. Pulfrich verwendbar.

Mit dem Phototheodolit werden zunächst die photographischen Aufnahmen in der Natur gemacht. Dann werden die Bilder (Diapositive) zu Hause in den Stereokomparator gelegt, der ein stereoskopisches Bild mit der natürlichen Terrainplastik liefert. Die Höhen- und Lageverhältnisse in diesem Bilde werden durch einen im Stereokomparator angebrachten, in das Bild ragenden Maßstab (Meßmarke) abgelesen. Die näheren Beschreibungen und Handhaben finden sich in der genannten Broschüre des Hauptmann S. Truck, auf die wir hiemit hinweisen.

Die stereophotogrammetrischen Operationen zerfallen hiemit in die Feld- und in die Zimmerarbeiten. Die Feldarbeiten geschehen ebenso wie bei der Tachymetrie von einer der projektierten Eisenbahntrasse angepaßten polygonalen Standpunktlinie aus. Von den einzelnen Standpunkten werden mit dem Phototheodoliten die photographischen Aufnahmen nach geodätischen Grundsätzen in einer dem Gelände entsprechenden Zonenausdehnung, die so breit sein muß, daß sie das eventuelle Studium von Varianten gestattet, durchgeführt. An Stelle der tachymetrischen Punktaufnahme, deren geeignete Wahl und Anzahl dem trassierenden Ingenieur obliegt, tritt hier eine Landschaftsaufnahme, von der hauptsächlich gefordert wird, daß sie richtig ist, damit die identischen Stellen (Punkte) der aufeinanderfolgenden Bilder zur genauen Koinzidenz gebracht werden können. Damit dies der Fall ist, muß der Phototheodolit gewissen Ansprüchen genügen (möglichst vollkommene Ebenheit der Platten, tadelloses Objektiv etc. etc.) Die Standlinie wird mittels der Mykrometerschraube des Phototheodoliten genau optisch gemessen. Die Höhenmessung der Standpunkte erfolgt nivelletisch oder trigonometrisch. Nach durchgeführter Distanzmessung werden in der von Hauptmann Truck in der oben genannten Broschüre geschilderten Weise die photographischen Aufnahmen längs der projektierten Bahntrasse gemacht und damit die Feldarbeit beendet.

Es ist klar, daß diese photogrammetrischen Feldarbeiten in viel kürzerer Zeit vollendet werden können, als bei dem tachymetrischen Verfahren, wo die anzutachymetrierenden Punkte des Geländes abgegangen werden müssen. Freilich hängen die photographischen Aufnahmen von den Beleuchtungsverhältnissen ab, obwohl auch bei bedecktem Himmel für den Stereokomparator genügend klare Bilder erhalten werden können. Ein Vorteil gegenüber dem eingangs unserer Besprechung genannten alten photogrammetrischen Meßtischverfahren (ohne Stereokomparator), wie es bei militärischen Aufnahmen verwendet wird und bei welchem vollkommen klare Bilder notwendig sind.

Hauptmann Truck erzielt nach seinen Berichten im ungünstigsten Falle eine tägliche Arbeitszeit für die Feldarbeit von sechs Stunden. An der Hand drastischer Beispiele aus seiner Praxis gelangt er zu dem Resultate, daß die Tachymeteraufnahme mindestens 25 mal mehr Zeit für die Feldarbeitleistung benötigt, als die Stereoaufnahme. Zudem kommt der eminente Vorteil, daß die Stereoaufnahme gerade in unzulänglichen Terraingebieten des Hochgebirges im Vergleich zu dem mühsamen tachymetrischen Meßverfahren keine Schwierigkeit bietet.

Die Zimmerarbeit besteht, wie gesagt, in der Ausmessung der Diapositive mittels des Komparators. Damit die Ausmessung genau werde, muß für die richtige Stellung der Platten im Komparator und für die entsprechende Einstellung des am Komparator befindlichen Mikroskops gesorgt werden. Diese Arbeit, die Justierung der Bilder und die damit verbundenen Einrichtungen, ferner die Handhabe der Meßmarke im Komparator, die Bestimmung der Koordinaten der Bildpunkte und die graphische Übertragung in die Schichtenpläne und Längenprofile, sowie alle die einschlägigen Details, geschehen nach den von Dr. Pulfrich angegebenen Erläuterungen. Sie bedürfen keiner langen Übung, um erlernt zu werden. Es ist hier nicht der Raum, um diese Details zu schildern; vielmehr ist es uns nur darum zu tun, die trassierenden Ingenieure auf dieses neue, einfache und interessante Verfahren aufmerksam zu machen.

Der stereophotogrammetrischen Aufnahmsmethode wird die Tachymetrie mit der Zeit weichen müssen, wie denn auch, nach den Mitteilungen des Hauptmann Truck, die Stereoaufnahme für die Vorarbeiten am Panama-Durchstich bereits verwendet wird, um die Ingenieure nicht so lange Zeit dem lebensgefährlichen Klima auszusetzen. Auch deutsche Ingenieure bedienen sich neuerer Zeit dieses Verfahrens.

Und so wollen wir annehmen, daß sich auch in Österreich die Stereoaufnahme mit ihren technischen und ökonomischen Vorteilen Bahn brechen wird.

Es wäre Sache der Eisenbahnverwaltungen, ihren Ingenieuren durch Ankauf der Instrumente Gelegenheit zu geben, Trassierungsarbeiten auf stereophotogrammetrischem Wege auszuführen. Die Kosten der Instrumente wären durch die Zeit- und Geldersparnis der neuartigen Trassierung reichlich hereingebracht. B. Kriser

Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste.

Vortrag, gehalten im „Club österreichischer Eisenbahnbeamten" in Wien am 14. November 1905 von Adjunkt Hans Becker.

(Schluß.)

Hier finden sich zumeist neben den Brausebädern auch 1—2 Wannenbäder, hie und da auch eine Dampfkammer. Eine der größten, für Eisenbahnbedienstete errichteten Badeanstalten dürfte wohl das in der Werkstätte Linz der öster-

Digitized by Google

reichischen Staatsbahnen mit 38 Brausen ausgestattete und mit einem Kostenaufwande von über K 11.000 eingerichtete Personalbad darstellen, in welchem jährlich über 12.000 unentgeltliche Bäder verabfolgt werden (für die Benützung der Wäsche wird eine Gebühr von 6 Hellern eingehoben).

Bei der Benützung dieser Badeanlagen kommt jenes Personal, das bei den genannten Dienststellen beschäftigt ist, in erster Linie, das übrige Personal erst in zweiter Linie in Betracht. Für Familienangehörige waren dieselben prinzipiell nicht bestimmt.

In den für das Personal bestimmten Badeanstalten der deutschen Bahnverwaltungen werden die Bäder zumeist an die im exekutiven Dienste beschäftigten Personen unentgeltlich abgegeben; das übrige Personal, sowie die Familienangehörigen desselben müssen eine mäßige Badegebühr entrichten.

In neuester Zeit werden auch in den vom Provisionsfonde gebauten Mietwohnhäusern, Badegelegenheiten geschaffen. So wurden in der demnächst zu eröffnenden Häuseranlage „Eisenbahnerhof“ in Radolfzell zwei Badeanlagen mit einem Kostenaufwand von zirka K 5000·— errichtet; jede derselben besteht aus zwei Gasbadeöfen in Verbindung mit je einem Reservoir für Bereitung des Warmwassers und Speisung von zusammen 8 Warmwasserduschen und 4 Badewannen; die Wientalwasserleitung speist außerdem 4 Kaltduschen und 4 freistehende Kloaetta. In jeder Badeanlage ist ein Wandbrunnen für Trinkwasser eingerichtet. In den Vorräumen der beiden Badeanlagen sind insgesamt 12 Garderobekästen untergebracht.

Es möge noch darauf hingewiesen werden, daß es auch ein leichtes wäre, den Beamten und Arbeitern auf der Strecke die Wohltat eines Bades zu gönnen. Die Notwendigkeit und das Bedürfnis ist gerade dort ein großes, wenn man erwägt, daß dieses Personal, um die Wohltat eines Bades genießen zu können, nicht selten einen ganzen Tag in langer Bahnfahrt und unter nicht geringen Kosten opfern müssen. Hier könnte ohne große Kosten Abhilfe geschaffen werden. Dies wäre zum Beispiel am bequemsten überall dort ohne Schwierigkeiten der Fall, wo ein gewerblicher Betrieb mit Dampfkesselanlagen besteht, und solche sind ja gerade an der Bahnstrecke in großer Zahl vorhanden. Wenn hier die Bahnverwaltungen im Interesse der Bediensteten die Initiative ergreifen würden, könnte im Einvernehmen mit dem betreffenden Besitzer, eventuell auch mit der Gemeinde etwas Vorzügliches geleistet werden, indem die Badeanstalt allgemein zugänglich gemacht würde; die Rentabilität stünde da jedenfalls ganz außer Zweifel. Aber auch dann, wenn die Badeeinrichtung nur für die Bediensteten der Bahn kleinerer und größerer Strecken geschaffen werden müßte, würden die Besitzer von Dampfkesselanlagen gewiß in den meisten Fällen zur Abgabe des für die Erwärmung des Badewassers und der Baderäume erforderlichen Dampfes bereit sein. Bei der Anlage solcher Bäder wäre neben ein bis zwei Brausen, zweckmäßig stets auch eine Wanne aufzustellen, damit auch den weiblichen Angehörigen, die ein Wannenbad viel lieber benützen, die hygienische Wohltat eines Bades gewährt würde.

Auch die Stationen mit Pumpenhäusern würden sich ganz zweckmäßig, ohne große Schwierigkeiten und Kosten, zur Errichtung von Badegelegenheiten für die Bahnbediensteten und deren Angehörige eignen.

In diesen Fällen brancht es sich natürlich nicht um unentgeltliche, sondern um eine billige Badegelegenheit zu handeln; würden z. B. für ein Brausebad 10, für ein Wannenbad 20 bis 30 h eingehoben, so würden die Betriebskosten leicht gedeckt. Eine Fürsorge der Verwaltungen auf diesem Gebiete würde das Streckenpersonal gewiß freudigst und dankbarst begrüßen.

Zum Kapitel Unterkunftsräume soll noch kurz erwähnt werden, daß die Eisenbahnverwaltungen auch für die im Außendienst beschäftigten Bediensteten Räume verfügbar halten, in welchen sich dieselben während der Ruhepausen aufhalten und ihre Mahlzeiten zurichten und einnehmen können.

Die preußische Eisenbahnverwaltung hat auch den Streckenarbeitern ihre Fürsorge zugewendet, indem sie denselben durch Herstellung einfacher, den örtlichen Verhältnissen angepaßter Unterkunftsräume Schutz gegen die Unbilden der Witterung während der Arbeitspausen gewährt und denselben durch Kocheinrichtungen z. B. durch tragbare Kochöfen Gelegenheit zur Erwärmung von Speisen bietet.

*

Eines der schwierigsten Kapitel der Eisenbahnhygiene bildet die Frage der Ernährung des Eisenbahn-, insbesondere des Fahrpersonals. Die große Bedeutung dieser Frage wird an der Hand einiger statistischer Zahlen sofort klar. Die Krankheitsstatistik aller Eisenbahnverwaltungen zeigt fast übereinstimmend, daß 10—15% des Gesamtpersonals, zirka 25% des Fahr- und Werkstättenpersonals an Störungen der Verdauungsorgane alljährlich erkranken und so dem Dienste entzogen werden. In diesen Prozentsätzen sind aber nur die dienstunfähigen Bediensteten berücksichtigt. Die Zahl der Erkrankungen ist aber eine bedeutend größere; denn eine Krankmeldung bei Verdauungsstörungen erfolgt besonders beim Fahrpersonal schon aus materiellen Gründen nicht so schnell.

Die hohe Erkrankungsziffer, die wesentlich durch den akuten Magen- und Darmkatarrh bewirkt wird, ist einerseits auf die Unregelmäßigkeit in der Zeit der Nahrungsaufnahme, anderseits auf die qualitativ und quantitativ unzweckmäßige Beschaffenheit der Kost außer Haus zurückzuführen. Hier einzugreifen ist wohl mit Schwierigkeiten verbunden, aber doch nicht unmöglich.

Wenngleich nach Braehmer die erstgenannte Ursache, Unregelmäßigkeit der Zeit der Nahrungsaufnahme, von geringerer Bedeutung ist, so sollte doch bei der Aufteilung der Fahrordnungen und Dienststellungen mehr, als dies geschieht, Rücksicht genommen werden, daß durch längere Zugspausen zur richtigen Zeit die Möglichkeit zur Einnahme einer Mahlzeit geboten wird. Es muß aber dann auch wie überhaupt, um die zweite veranlassende Ursache der vielen Verdauungsstörungen möglichst zu beseitigen, vorgesorgt werden, daß sich das Personal auch zweckmäßig verköstigen kann. Die Nahrung des Personals besteht in der Mehrzahl der Fälle aus kalter Küche (kaltes Fleisch, Wurst, Speck, hartgesottene Eier u. dgl.) oder lediglich aus Flüssigkeiten (Bier, Wein, kaltem Kaffee u. a.). Gegen diese kalte oder flüssige Verköstigung, welche die vielen Verdauungsstörungen verursacht, muß der Kampf aufgenommen werden.

In der letzten Zeit hat man in Deutschland begonnen, der Lösung dieser Frage eingehende Aufmerksamkeit zu schenken.

Es muß vor allem getrachtet werden, daß überall dort, wo Zeit und Gelegenheit geboten ist, einfache, aber schmackhaft zubereitete Speisen zu billigen Preisen zu erhalten sind. So wird vor allem in den Übernachtungs- und Unterkunftsräumen Vorsorge getroffen werden müssen, daß das Personal, welches mitgebrachtes Essen selbst bereiten oder erwärmen will, die nötigen Koch- und Wärmevorrichtungen vorfindet; in den neueren Unterkunftsräumen findet man bereits durchwegs solche Einrichtungen.

Hat das Fahrpersonal um die Mittagszeit den nötigen Aufenthalt, um eine Mahlzeit einnehmen zu können, so müssen in den Bahnhofwirtschaften nun billiges Geld entsprechende Speisen erhältlich sein; Aufgabe der Verwaltungen wird es sein, diesbezüglich bereits in den Pachtverträgen Einfluß zu

Digitized by Google

nehmen. Ist auf den Stationen zur Mittagszeit kein hinreichend langer Aufenthalt zum Verzehren von Speisen gegeben, so muß dahin gewirkt werden, daß die Bahnhofswirte die Speisen in geeigneten Gefäßen zur Mitnahme im Zuge und zur Verzehrung während der Fahrt bereit halten.

Dem Fahrpersonale sollte — und damit käme man der Lösung dieser so wichtigen Frage bedeutend näher — während der Fahrt jederzeit die Möglichkeit geboten sein, vom Hause mitgeführte Speisen zu erwärmen und zu kochen. Ein jüngst erschienener Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat bereits angeordnet, daß in den Gepäckwagen Kochapparate aufgestellt werden; in einem weiteren Erlasse wurde den Eisenbahndirektionen aufgetragen, Vorschläge wegen Anbringung einer einfachen handlichen Koch-Vorrichtung auf der Lokomotive zu erstatten. Die Verköstigung mittels Konserven, ähnlich wie beim Militär, wäre eventuell ins Auge zu fassen; der Bezug derselben im großen durch die Verwaltungen würde dieselben bedeutend ermäßigen.

All diese Einrichtungen sind allerdings mit größeren finanziellen Opfern für die Bahnverwaltungen verbunden; sie werden jedoch durch den Nutzen, den sie nicht nur dem Personale, sondern auch den Verwaltungen und Krankenkassen bringen, reichlich aufgewogen werden.

Wenngleich das Fahrpersonale dieser Einrichtungen in erster Linie bedarf, so werden dieselben auch an jenen Dienstorten und Dienststellen zu beschaffen sein, wo Personal infolge der Dienstteilung oder mit Rücksicht auf die größere Entfernung des Wohn- vom Dienstorte an letzterem zu essen gezwungen ist (Werkstätten-, Stations-, Streckenpersonal). Es sollten daher in allen Dienst- und Unterkunftsräumen Koch- und Wärmevorrichtungen vorhanden sein.

Ein Beispiel billiger und rationeller Verpflegung des Eisenbahnpersonals bietet die von der Gesellschaft für Wohlfahrtseinrichtungen in Frankfurt auf dem dortigen Hauptbahnhofe errichtete Speiseanstalt, welche nicht allein das Stations- und Werkstättenpersonale — also am Orte befindliches Personale — mit billigen Speisen versorgt, sondern solche auch dem Fahrpersonale in Kochkisten in die Züge mitgibt.

Die guten Erfolge dieser Speiseanstalt haben die österreichische Staatseisenbahnverwaltung angeregt, versuchsweise durch eine Eisenbahnerküche in Wien das Personal der Wiener Bahnhöfe, sowie der Wiener Stadtbahn und in weiterer Folge das Fahrpersonal der von Wien abgehenden Züge, insbesonders der Güterzüge zu verköstigen; der Versand der Speisen soll mittels Thermophoren bezw. Kochkisten erfolgen. Die Vorarbeiten sind bereits abgeschlossen, so daß eine baldige Errichtung dieser Küche zu erwarten ist.

Es darf an dieser Stelle eine Frage nicht ganz unerörtert bleiben, die in der Letztzeit die Aufmerksamkeit der Eisenbahnbehörden auf sich gezogen: die Alkoholfrage im Eisenbahndienste. Die letzten schweren Eisenunfälle, namentlich jener von Spremberg, haben die Behörden veranlaßt, Maßnahmen zur Bekämpfung übermäßigen Alkoholgenusses zu ergreifen. Wenn es auch sicher ist, daß das Eisenbahnpersonal dem Alkoholgenuß nicht mehr fröhnt wie alle anderen Berufsklassen, so können die Wirkungen un- und übermäßigen Alkoholgenusses eben im Eisenbahndienste, der ein so hohes Maß von Verantwortung, Leistungsfähigkeit und Spannkraft des Geistes an jeden einzelnen Bediensteten stellt, die furchtbarsten sein. Das radikalste Mittel wäre allerdings Verbot jeglichen Alkoholgenusses und strengste Bestrafung der Zuwiderhandelnden, ein Mittel, das seitens der preußischen Staatseisenbahnverwaltung angewendet worden ist. Auch in Bayern und Sachsen ist das Alkoholverbot erflossen; die sächsische Staatseisenbahnverwaltung gestattet jedoch den Genuß sogenannter leichter Biere. Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat sich bis jetzt zur Erlassung eines solchen Verbotes nicht entschließen können; sind doch Verbot und Strafen die unsympatischesten Mittel.

Das Personal muß vor allem über die Folgen jeglichen Alkoholgenusses, des mäßigen wie über- und unmäßigen, im allgemeinen, insbesonders im Eisenbahndienste aufgeklärt werden, dem Personal müssen sodann Einrichtungen geboten werden, durch welche es dem Alkoholgenusse entfremdet wird. Versetzt man dasselbe in die Lage, daß es überall gegen billiges Geld ein gutes, schmackhaftes Essen bekommt, daß es überall billige alkoholfreie Getränke bekommt, bietet man ihm Heimstätten und Unterkunftsräume außer Haus, die wohnlich und heimlich sind, so werden die guten Folgen nicht ausbleiben. Dies beweisen die Resultate, die in Deutschland erzielt wurden. In der früher genannten Speiseanstalt in Frankfurt ist der Biergenuß erheblich gesunken. Während der durchschnittliche Biergenuß in den ersten Monaten 2684 Glas betrug, beziffert sich derselbe nach einigen Monaten nur mehr auf 1370 Glas; hingegen wurden anfangs nur 13 Flaschen Selterswasser und 5 Flaschen Limonade, nach einigen Monaten aber 1085 Flaschen Selters und 1367 Flaschen Limonade verkauft. Dieselben Erfolge wurden überall dort erzielt, wo die Verwaltungen in eigener Regie Seltes- und Branselimonaden erzeugt und dort, wo — namentlich in den Werkstätten — große Maschinen zur Bereitung von Kaffee aufgestellt worden sind.

Unter dem Eisenbahnpersonal macht die Abstinenzbewegung bereits sehr bedeutende Fortschritte — ein Beweis, daß das Personal selbst zur Überzeugung der Schäden des Alkoholgenusses kommt. Die Eisenbahnverwaltungen handeln nur im eigensten Interesse, wenn sie Bestrebungen der alkoholgegnerischen Vereine, voran des Eisenbahner-Alkoholgegner-Verbandes, der seit jüngster Zeit sein Tätigkeitsgebiet auch auf Österreich erstreckt, kräftigst unterstützt und fördert.

*

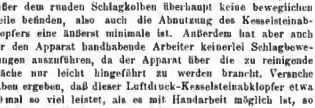
Wenn wir am Schlusse dieser Ausführungen noch einen kritischen Blick auf das in rohen Umrissen entwickelte Bild werfen, so sehen wir, daß durch die Initiative der Verwaltungen, wie auch des Personals, noch mehr aber durch das Zusammenwirken beider Faktoren vieles geschaffen wurde; ein Mehr jedoch bleibt noch zu leisten übrig. Wenn noch nicht auf allen Gebieten der sozialen Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste das Wünschenswerte und Notwendige erreicht ist, so darf eben nicht vergessen werden, daß die soziale Wohlfahrtspflege im Eisenbahndienste erst in der neueren Zeit eine weitere Beachtung gefunden hat. Nach dem bisherigen Gange der Entwicklung ist aber zu hoffen, daß der weitere Weg ein guter sein und zu einem gedeihlichen Ziele führen wird — ein Ziel, welches im Interesse des Personals wie der Verwaltungen, aber auch des reisenden Publikums gelegen, von allen diesen Faktoren angestrebt zu werden verdient.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Druckluft-Kesselstein-Abklopfer. Der Kesselsteinabklopfer des Zivil-Ingenieurs Alfred Vossberg, Magdeburg, hat die Größe und das Aussehen eines gewöhnlichen Handhammers. Der Hammerkopf ist hohl und in seinem innern als runder Zylinder gearbeitet, in welch letzterem sich ein aus geeignetem hartem Gußstahl gearbeiteter, mit Zähnen versehener, runder Schlagkolben befindet. Der Hammerstiel ist eine hohle Stahlröhre und besitzt einen Handgriff, dessen Ende mit einem Bajonettverschluß versehen ist. Beim Drehen dieses Verschlusses wird der Luftkanal mehr oder weniger frei, so daß der den Apparat handhabende Arbeiter jederzeit in der Lage ist, den Apparat ein- und auszurücken. Das Bajonettstück endigt in einem Nippel zum Aufstecken des Luftzuführungsschlauches, welcher mit seinem anderen Ende an der festen Luftleitung angeschlossen wird. Der im Innern des

Digitized by Google

Hammerkopfzylinders befindliche Schlagkolben leistet nun bei einem Luftdruck von 4 Atm. mit einem Verbrauche von etwa $0{\cdot}2\ cm^3$ angesaugte Luft in 1 Minute etwa 8000 Schläge. Diese hohe Tourenzahl des zylindrischen Schlagkolbens tritt als starke Vibration in die Erscheinung. Diese Vibrationen sind betreffs der Größe des Hammers und seiner Geschwindigkeit konstruktiv so bemessen, daß jeder Kesselstein, ob spröde oder zähe, unbedingt losspringt, während die eisernen Kesselwandungen, trotzdem dieselben metallisch rein werden, nicht die geringsten Eindrücke von Schlägen aufweisen. Besonders



hervorzuheben ist noch, daß sich im Hammerkopfzylinder außer dem runden Schlagkolben überhaupt keine beweglichen Teile befinden, also auch die Abnutzung des Kesselsteinabklopfers eine äußerst minimale ist. Außerdem hat aber auch der den Apparat handhabende Arbeiter keinerlei Schlagbewegungen auszuführen, da der Apparat über die zu reinigende Fläche nur leicht hingeführt zu werden braucht. Versuche haben ergeben, daß dieser Luftdruck-Kesselsteinabklopfer etwa 30 mal so viel leistet, als es mit Handarbeit möglich ist, so daß die schnelle Einbürgerung dieses Apparates ohne Zweifel gesichert erscheint.

Doppelschwellen. Als im Jahre 1900 von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen an die Vereinsverwaltungen das Ersuchen gerichtet wurde, zum Zwecke der Beseitigung der Stoßmängel praktische Versuche anzustellen u. zw. mit dem festen Stoß bei Holzschwellen, ferner mit Anordnungen, die darauf abzielen, die Vorzüge des schwebenden Stoßes mit jenen des festen zu verbinden, machte, wie wir dem „Zentralblatt der Bauverwaltung“ entnehmen, Eisenbahndirektor Gelbcke den Vorschlag, Versuche mit Stoßverbindungen auf eisernen und auf hölzernen Doppelschwellen nach seinen Angaben anzustellen. Die königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, in deren Bezirk Eisenbahndirektor Gelbcke damals tätig war, ermächtigte ihn daraufhin, die vorgeschlagenen praktischen Versuche vorzunehmen.

Er entwarf eine Doppelschwelle aus Eisen von 492 *mm* Breite und eine 520 *mm* breite Doppelschwelle aus Holz. Die eiserne Doppelschwelle wurde durch Zusammennieten zweier Schwellen gebildet und die hölzerne Doppelschwelle aus zwei kiefernen Schwellen zusammengesetzt, die durch fünf eiserne Dübel fest miteinander verbunden wurden. Auf die Doppelschwelle wurde der dumpfe Stoß der Schienen gelegt, und zwar einmal unter Anwendung von 20 *mm* starken Doppellaschenplatten, wodurch eine Bauart entstand, die dem festen Stoße nahekommt, das andere Mal unter Benützung der gewöhnlichen, einzelnen Hackenplatten, wobei also die Schienenenden noch auf eine kurze Entfernung frei schweben. Beide Bauarten wurden bei den eisernen sowie bei den hölzernen Doppelschwellen angewandt und zum Vergleich mit den so entstandenen vier Versuchsstrecken von je 300—400 *m* Länge je gleich lange Strecken mit gewöhnlichem Oberbau auf eisernen und auf hölzernen Schwellen beobachtet.

Im Frühjahr 1902 waren die Versuchsstrecken fertiggestellt und begann ihre Beobachtung. Die eisernen Doppelschwellen liegen zwischen den Bahnhöfen Groß-Peterwitz und Stolzmütz der eingeleisigen Hauptbahn Ratibor—Leobschütz und die hölzernen Doppelschwellen zwischen den Bahnhöfen Oberglogau und Twardawa der zweigeleisigen Hauptbahn Kandrzin-Dt. Wette in Oberschlesien. Seit dem Beginn der Beobachtungen sind mehr als drei Jahre verflossen. Über jede Versuchsstrecke sind schon 20.000—26.000 Züge gerollt, so daß jeder Stoß durch die Räder über eine Million Schläge hat aushalten müssen. Wegen der verhältnismäßig noch kurzen Beobachtungszeit haben die Aufschreibungen über die Unterhaltungskosten für die neue Bauart im Vergleiche zum gewöhnlichen Schienenstoß noch keine nennenswerten Unterschiede ergeben, aber es zeigt sich schon ganz deutlich, daß die Schienenenden bei dem Stoße auf Doppelschwellen weniger angegriffen werden als beim gewöhnlichen Schienenstoße mit Einzelschwellen, ja daß sie über den Doppelschwellen die früher vorhandenen, unregelmäßigen Abnutzungen immer mehr und mehr verlieren und eine gleichmäßigere Form erhalten.

Was die zweckmäßigste Breite der Doppelschwelle betrifft, so ist ihre Feststellung nur durch zahlreiche Versuche möglich. Für die Massenverwendung empfiehlt es sich, die eiserne Doppelschwelle nach dem vorgeschlagenen Querschnitte aus einem Stück zu walzen. Die Verbindung der hölzernen Doppelschwelle mit fünf eisernen Dübeln hat sich vorzüglich bewährt. Diese Verbindung hat sich während der dreijährigen Benutzung noch bei keiner einzigen hölzernen Doppelschwelle gelöst. Die Doppelschwelle wirkt vollkommen als ein Stück, was beim Hinüberrollen der Züge deutlich zu erkennen ist. Ferner ist festgestellt worden, daß sowohl die eiserne wie auch die hölzernen Doppelschwellen sich sehr leicht und ganz vorzüglich stopfen lassen.

Das günstigste Verhalten der Doppelschwellen bei den oberschlesischen Versuchsstrecken veranlaßte Direktor Gelbcke, die Verwendung der Doppelschwellen nicht nur für die Schienenstöße, sondern auch als Mittelschwellen zu empfehlen. Die breiten Doppelschwellen übertragen den großen Druck viel gleichmäßiger auf die Bettung und gestatten eine viel größere Belastung, als es mit den Einzelschwellen möglich ist. Die Gewichte der Betriebsmittel, der Raddruck und die Geschwindigkeit der Züge nehmen fortwährend zu und verlangen eine Verstärkung des Oberbaues. Die Anwendung der Doppelschwellen bietet neben den schweren Schienen ein sehr wirksames Mittel, den Oberbau ganz erheblich zu verstärken, ihn viel tragfähiger und widerstandsfähiger zu machen.

CHRONIK.

Kaiserlicher Rat Johann Kremser †. Am 19. Juni ist nach kurzem Krankenlager der Vorstand des Wiener Bahnhofes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kaiserlicher Rat Kremser gestorben. Der Verstorbene ist im Jahre 1867, nachdem er den Krieg von 1866 als Offizier mitgemacht, in den Dienst der Nordbahn eingetreten, war lange Jahre Verkehrskontrollor der wichtigsten Strecken und seit 1896 Stationsvorstand in Wien. Er besaß durch sein konziliantes Wesen, seine Zuvorkommenheit und Bereitwilligkeit in allen Kreisen zahlreiche Freunde, was sich auch durch riesige Beteiligung an seinem Leichenbegängnisse zeigte.

Ehre seinem Angedenken!

Personalnachricht. Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 19. Jänner l. J. dem Rechtskonsulenten der Kaiser Franz Josefs-Jubiläumsstiftung für die Versorgung von Offiziers-Witwen und -Waisen sowie der k. k. priv. Aspangbahn, Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Heinrich Grünebaum, das Ritterkreuz des Franz Josefs-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Die Entwicklung der Lokalbahnen im Jahre 1905. Mit Hilfe der Staatsgarantie wurden im Jahre 1905 drei Linien in der Gesamtlänge von 270 *km* sichergestellt, und zwar die Lokalbahnen Lemberg—Podhajce, Trient—Malé und Krems—Grein. Mit Landesgarantie und Staatsbeihilfe als Grundlage der Finanzierung wurde die Lokalbahn Tarnow—Szczucin (49 *km*) konzessioniert, lediglich mit Staatsbeihilfe die Lokalbahn Agonitz—Klaus (8 *km*), mit ausschließlicher

Digitized by Google

Landesbeihilfe die Lokalbahn Anjezd—Luhatschowitz (10 *km*). Ohne Inanspruchnahme finanzieller Unterstützung kamen zustande die Lokalbahn Ellgoth—Schönbrunn, die Straßenbahnen (Ergänzungslinien) in Brünn, die Aussiger Straßenbahnen und die Verlängerung der Lokalbahn Triest—Opcina bis zur Staatsbahnstation Opcina, zusammen 9 *km*. Insgesamt sind also im Jahre 1905: 10 Konzessionierungen von Bahnen niederer Ordnung in einer Längenausdehnung von zusammen 346 *km*, gegen 20 Konzessionierungen von Lokal- und Kleinbahnen in einer Gesamtlänge von 411 *km* im Jahre 1904, erfolgt.

Während im Jahre 1904 die von den Ländern garantierten Bahnen mehr als die Hälfte sämtlicher zur Konzessionierung gelangten Bahnen ausmachten, wurde im Jahre 1905 nur eine 40 *km* lange Lokalbahn mit Landesgarantie konzessioniert, während im abgelaufenen Jahre für drei vom Staate garantierte Lokalbahnen mit einer Gesamtlänge von 270 *km* Konzessionen erteilt worden sind. Es zeigt sich also, daß die Lokalbahnthätigkeit der Länder im Jahre 1905 sich vermindert hat, während die staatliche Unterstützung der Lokalbahnen wieder mehr in den Vordergrund trat.

Auch in bezug auf die Teilnahme der einzelnen Länder an dem Zuwachse, den das Lokalbahnnetz im Jahre 1905 erfahren hat, sind gegenüber dem vorangegangenen Jahre bemerkenswerte Änderungen wahrzunehmen. Während im Jahre 1904 Böhmen und Niederösterreich den größten Teil zu diesem Zuwachse beitrugen, entfallen von den im Jahre 1905 konzessionierten Lokalbahnen solche in der Ausdehnung von 178 *km* (also ungefähr die Hälfte) auf Galizien. Auf Niederösterreich entfallen 77 *km*, auf Tirol 64 *km*, auf alle anderen Länder zusammen nur 27 *km*.

Untersuchung des Farbensinnes. In Berücksichtigung der großen Wichtigkeit des normalen Seh- und Farbenunterscheidungsvermögens der Eisenbahnbeamten für den äußeren und Fahrdienst sind bereits bei allen Eisenbahndirektionen Bahnangenärzte bestellt worden. Nunmehr hat der Minister der öffentlichen Arbeiten neue und verschärfte Bestimmungen über das Farbenunterscheidungsvermögen aufstellen lassen. Zunächst werden die Bahnärzte durch den Bahnangenarzt auf Farbentüchtigkeit geprüft und zwar nicht mehr nach dem bisherigen Holmgren'schen System (farbige Wollbündel), sondern nach dem System Professor Nagel-Berlin (farbige Ringtafeln). Die Bahnärzte prüfen, falls sie als „farbentüchtig" vom Augenarzt bezeichnet sind, die sämtlichen Beamten des äußeren Dienstes ebenfalls auf Grund der Nagelschen Ringtafeln. Bei der Untersuchung kommt es vor allem darauf an, ob der Beamte mit größter Sicherheit rot, grün, weiß, violett unterscheiden kann. Verwechselt er rot (Halt) mit grün (freie Fahrt), oder grün mit weiß, muß er sofort aus dem äußeren Eisenbahndienst als farbenuntüchtig entfernt werden.

Stand und Ergebnisse der vom Lande Böhmen geförderten Lokalbahnen im Jahre 1904. Der Landesausschuß des Königreiches Böhmen veröffentlicht alljährlich eine „Statistische Übersicht der Landesaktion zur Unterstützung von Eisenbahnen niederer Ordnung", der wir, das Jahr 1904 betreffend, die folgenden Daten entnehmen:

Seit dem Landesgesetze vom 17. Dezember 1892, L.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1893, welches die intensive und systematische Förderung der Lokalbahnen anbahnte und ermöglichte, wurden im ganzen 35 Bahnen mit einer Gesamtlänge von 1126 *km* und einem Anlagekapitale von K 131,842.150 durch Übernahme der Zinsengarantie für einen namhaften Teil (durchschnittlich 72·92%) des Anlagekapitals sichergestellt. Hievon wurden bisher dem Betriebe übergeben: 27 Bahnen mit einer Ausdehnung von 877·4 *km* mit einem Anlagekapital von K 103,764.450, wovon 73·14% die Landesgarantie genießen. Die nominelle Jahresbelastung des Landes durch diese Garantie der im Betriebe befindlichen Bahnen beträgt K 3,192.870, oder für jeden Kilometer Bahn K 3639. Die faktische Belastung betrug im Jahre 1904 K 3,192.870, zu deren Deckung eine Landesumlage von 4·94% nötig war. Die zugesicherte Garantie wurde also mit 72·92% tatsächlich in Anspruch genommen.

Durch Übernahme von Stammaktien wurden bisher 23 Bahnen mit einer Gesamtlänge von 721·7 *km*, mit einem Anlagekapital von K 90,682.000 sichergestellt. Die vom Lande übernommenen Stammaktien betragen K 8,237.250 = 9·08% des Anlagekapitals. Hievon wurden bisher 18 Bahnen mit einer Länge von 594 *km* und einem Anlagekapital von K 68,203.000 dem Betriebe übergeben, wovon K 5,920.800 (8·68%) durch Übernahme von Stammaktien durch das Land gedeckt wurden. Die nominelle Jahresbelastung des Landes durch diese Aktienübernahme beträgt bei den im Betriebe befindlichen Bahnen im Jahre 1904 K 214.912. Die faktische Belastung betrug im Jahre 1904 K 214.132, deren Deckung eine Landesumlage von 0·32% repräsentierte.

Beide Posten zusammengenommen ergibt sich pro 1904 eine faktische Jahresbelastung von K 4,196.211 = einer Landesumlage von 6·20%.

Interessant ist das Verhältnis, in dem sich die verschiedenen „Interessenten" bei der Finanzierung des Anlagekapitals beteiligten. Bei 35 Bahnen garantierte das Land Böhmen 72·92% des Kapitales, für 7·12% übernahm der Staat Stammaktien und 19·98% wurden durch die sonstigen Interessenten sichergestellt, bei 21 Bahnen garantierte der Staat 74·43% des Vorzugskapitals, für 8·77% übernahm das Land Stammaktien und 16·80% wurden durch die sonstigen Interessenten sichergestellt. Endlich wurden 11 Bahnen durch Beiträge à fonds perdu im Betrage von zusammen K 752.000 und 4 Bahnen durch rückzahlbare, verzinsliche Darlehen im Betrage von zusammen K 185.000 unterstützt. Die Gesamtsumme der bisher vom Lande gewährten Garantievorschüsse samt Zinsen bis Ende 1904 betrugt K 14,322.537.

Von den im Jahre 1904 im Betriebe gestandenen garantierten Bahnen hat bloß die Lokalbahn Postelberg—Laun die Landesgarantie nicht in Anspruch genommen, die vom Lande übernommenen Stammaktien haben so gut wie keinen Ertrag abgeworfen.

Die Anzahl jener Bahnen, deren Einnahmen zur Deckung der Regie nicht ausreichten, stieg von 6 im Jahre 1903 auf 7; es sind dies die Bahnen: Böhm.-Leipa—Steinschönau mit einem Abgange von K 97.943 (im Jahre 1903 K 29.311), Machenо—Unter-Cetno mit einem Abgange von K 24.489 (im Jahre 1903 K 28.420), Chrudim—Holitz mit einem Abgange von K 20.353 (im Jahre 1903 Überschuß K 20.665), Netolitzer Lokalbahn mit einem Abgange von K 8.161 (im Jahre 1903 Überschuß K 5493), Neuhof—Weseritz mit einem Abgange von K 5915 (im Jahre 1903 K 6318), Rakonitz—Mlatz mit einem Abgange von K 5675 (im Jahre 1903 K 11.961) und Polna-Stecken—Polna Stadt mit einem Abgange von K 2221 (im Laufe des Jahres 1904 eröffnet). Aus der Kategorie dieser Bahnen sind Nixdorf—Rumburg und die Kaadner Bahnen entfallen, welche einen Überschuß von K 12.586 und 11.635 (im Jahre 1903 Abgänge von K 7489 und 2762) aufweisen. Hingegen sind die Bahnen: Chrudim—Holitz, Netolitzer Bahn und Polna-Stecken—Polna Stadt neuzugewachsen. Aus ihren Betriebsüberschüssen hat bloß die Bahn Postelberg—Laun auch die Annuitäten der garantierten Anleihe gedeckt.

Was den Stand und die Leistungen der Fahrbetriebsmittel auf den vom Lande garantierten Bahnen anbelangt, so waren Ende 1902 vorhanden: 67 Tenderlokomotiven, 10 Lokomotiven mit Schlepptendern, 135 Personen- und 63 Postwagen, 246 gedeckte und 602 offene Güterwagen, von welchen insgesamt (exkl. Lokomotiven und Tender) 64,518.622 Brutto-

Digitized by Google

Tonnenkilometer geleistet wurden. Die Betriebslänge der im Jahre 1904 betriebenen Bahnen war 877·4 *km*. Befördert wurden im ganzen 1,684.664 Personen (per 1 *km* 1906). Die Platzausnützung war eine sehr ungünstige, indem auf einen Zug durchschnittlich 22·6 Personen entfallen, jedoch 17 Bahnen unter diesem Durchschnitte bleiben.

Der Gesamtbetriebsertrag aller Bahnen betrug für das Jahr 1904 K 715.642; wird hievon der Gesamtabgang von K 91.478 in Abzug gebracht, so resultiert ein Ertrag von K 624.164. Das aufgewendete Anlagekapital dieser Bahnen beträgt K 103,764.450.

Da für die zwei im Laufe des Jahres 1904 eröffneten Bahnen das Anlagekapital nicht für das ganze Jahr, sondern erst vom Tage der Betriebseröffnung zu verzinsen war, wurde für die Berechnung der Verzinsung das Gesamtanlagekapital verhältnismäßig auf K 95,673.081 reduziert.

Dieses Kapital hat sich mit 0·594% (im Jahre 1903 mit 0·567%) verzinst.

LITERATUR.

Die Haftpflicht der Straßenbahnen. Von Dr. Wussow. Syndikus des Vereines deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen. 2. Aufl., Berlin 1906. Verlag von Schulz & Co.

Das, wie sofort hervorgehoben werden muß, äußerst sorgfältig gearbeitete und durchaus ruhig sachlich gehaltene Buch behandelt die heutige durch die Gesetzgebung und Rechtssprechung geschaffene drückende Rechtslage der deutschen Straßenbahnen auf dem Gebiete der Haftpflicht. Es enthält den u. E. gelungenen Nachweis, daß die Straßenbahn von der Gesetzgebung mit Unrecht derselben strengen Haftpflicht unterworfen wurde, wie die Vollbahnen, schildert die wirtschaftliche Tragweite dieser Haftung (bis zu 28% der Betriebseinnahmen werden durch sie absorbiert) und schlägt endlich eine den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Regelung der Haftpflicht vor und zwar dahin, daß der § 1 des Haftpflichtgesetzes die Fassung erhalten solle, daß eine Straßenbahn nicht haftet, soferne sie beweist, daß der Unfall weder durch ihr Verschulden, noch durch das Verschulden ihrer Bediensteten bei Ausübung ihres Dienstes verursacht ist.

Da die Rechtslage unserer österreichischen Straßenbahnen eine ähnliche ist, empfehlen wir allen Interessenten das genaue Studium des ausgezeichneten Buches auf das angelegentlichste.

Dr. Hilscher.

Grundriß des Eisenbahnrechtes mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Österreichs und der Schweiz. Ein kurz gefaßtes Lehrbuch für Juristen, Eisenbahnbeamte und Studierende von Dr. jur. et phil. Karl Koehne, Privatdozent an der technischen Hochschule Berlin. Verlag von Otto Liebmann, Berlin 1906. Preis 2 Mark.

Nach dem Verfasser fehlt es bisher an einer Schrift, welche man den Studierenden der Universitäten und technischen Hochschulen zur Repetition des im Kolleg Gehörten und zum Selbstunterricht, dem juristischen und technischen Praktiker zu schneller Orientierung über den Stand der Gesetzgebung und über die Literatur des Eisenbahnrechtes empfehlen könnte. Sein Büchlein soll offenbar diesen Zwecken dienen. Wir meinen, es wird aber auch weiterhin ein solches Werk fehlen.

Denn so flüchtig, so skizzenhaft darf selbst ein Grundriß nicht sein, wie es das in Rede stehende Büchlein ist, welches das Eisenbahnrecht Deutschlands, seiner wichtigsten Gliedstaaten, Österreich-Ungarns und der Schweiz auf 112 Seiten darstellen will. Das Wesentlichste sind die Literaturangaben, obwohl auch diese vielfach unvollständig und veraltet sind. Der Verfasser, der zweifellos über umfassende Kenntnisse verfügt, wird sich bei einer zweiten Auflage besser auf ein Recht beschränken, dieses aber etwas ausführlicher und namentlich juristischer behandeln müssen.

Alkohol und Verkehrswesen. Von Otto de Terra, Eisenbahndirektor a. D. Vierte erweiterte Auflage 1906. Preis 60 b.

Die letzten, nachweislich durch reichlichen Alkoholgenuß des Personals verursachten schweren Eisenbahnunfälle bei Spremberg, Tilsit und Czernitz haben stärker als je zuvor die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs beim Eisenbahnpersonal hingelenkt. Der vor vier Jahren ins Leben gerufene Deutsche Verein enthaltsamer Eisenbahner, der im Begriffe steht, sich im Einvernehmen mit der österreichischen Staatsbahnverwaltung zunächst unter Einbeziehung des befreundeten Österreich zu einem allgemeinen „Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband" zu erweitern, hat es sich zur besonderen Aufgabe gemacht:

1. das Eisenbahnpersonal über den Unwert der alkoholischen Getränke als „Stärkungsmittel" sowie über ihre Entbehrlichkeit als Genußmittel aufzuklären und es auf die Gefahren hinzuweisen, die mit dem Genuß solcher Getränke für den verantwortlichen Eisenbahndienst verbunden sind;

2. möglichst viele einsichtsvolle und entschlossene Berufsgenossen für das Beispiel der völligen Alkoholenthaltung zu gewinnen;

3. durch Veröffentlichungen und Eingaben Maßnahmen vorbeugender Art anzuregen.

Das Verständnis und Interesse für diese Bestrebungen immer mehr zu erweitern und alle beteiligten Kreise zu tatkräftiger Förderung dieser Ziele anzuregen, ist auch der Zweck der de Terra'schen Schrift über „Alkohol und Verkehrswesen", die in vierter Auflage im Verlage des Deutschen Vereines gegen den Mißbrauch geistiger Getränke erschienen ist.

In vier Abschnitten werden die Beziehungen des Alkohols zu den Eisenbahnunfällen, seine Bedeutung für das Personal der Verkehrsanstalten und für den Verkehrsdienst dargelegt. Ein fünfter Abschnitt beschäftigt sich mit den Maßnahmen zur „Bekämpfung des Alkohols im Verkehrsdienst".

Im Interesse einer möglichst weitgehenden Sicherung des Verkehrsdienstes, soweit menschliche Schwäche und Fehlbarkeit dabei in Betracht kommen, stellt der Verfasser am Schluß die Forderung auf, daß dem gesamten Eisenbahnpersonal der Genuß alkoholischer Getränke während des Dienstes und (im Hinblick auf die erwiesenermaßen geraume Zeit anhaltenden lähmenden Wirkungen reichlicheren Genusses) mindestens acht Stunden vor Antritt des Dienstes ausnahmslos untersagt wird. Ferner empfiehlt er, die freiwillige völlige Alkoholenthaltsamkeit beim Eisenbahnpersonal mit allen geeigneten Mitteln zu fördern und weitere Ausdehnung der Fürsorge für gute und billige Wohnungen, für angemessene Aufenthalts- und Übernachtungsräume, für zweckmäßige Verpflegung und Beschaffung guten Trinkwassers sowie billiger und guter alkoholfreier Erfrischungen allgemein nach Möglichkeit zu erleichtern, auch die Bestrebungen alkoholgegnerischer Vereine beim Personal der Verkehrsanstalten wirksam zu unterstützen.

Wir wünschen dem trefflichen, klar und faßlich geschriebenen Buch die weiteste Verbreitung, damit es zu den hohen Zielen das Seine beitragen könne.

Haberlands Unterrichtsbriefe für das Selbstandium lebender Fremdsprachen mit der Aussprachebezeichnung der Association Phonétique Internationale. Englisch, herausgegeben von Prof. Dr. Thiergen und A. Clay, Französisch, herausgegeben von Rektor H. Michaelis und Prof. Dr. P. Passy, Briefe 11—15. Preis je 75 Pfg. Verlag von E. Haberland in Leipzig-R., Eilenburgerstraße 10/11.

Die Behandlungsweise des Stoffes, die sprachlichen, praktischen und theoretischen Übungen, die Art der Erklärung

Digitized by Google

des fremden Textes, die genaue Aussprachebezeichnung etc, kurz alle Vorzüge dieser Unterrichtsbriefe sind denselben wie in den bisher erschienenen Heften, so daß wir selbe unseren Lesern nur bestens empfehlen können.

Die Fortschritte, die ein fleißiger Benützer macht, der sich einmal an die Schreibweise gewöhnt hat, sind überraschend schnelle. Für Gründlichkeit des Wissens sorgen sehr instruktiv angelegte Fragen und Übungen.

CLUB-BIBLIOTHEK.

Seit Abschluß des im Club-Almanach für das Jahr 1906 enthaltenen Bibliothek-Kataloges mit 1. November 1905 hat die Club-Bibliothek folgenden Zuwachs an wissenschaftlichen Werken erfahren:

251/1. Buschman Freiherr von Max, Dr. Die Vorschriften betreffend den Transport von Tieren und die Tarife bei diesen Transporten, sowie der Fleischtransport auf den österreichischen Eisenbahnen. Zweite Auflage von Dr. Fritz Zadnik. Wien und Leipzig 1905.

253/1. Buschman Freiherr von Max, Dr. Die Vorschriften betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen, unter Mitwirkung des Franz Hübner, Oberrevident der k. k. Staatsbahnen, zusammengestellt. Dritte ergänzte Auflage. Handausgabe. Heft 104. Wien 1902.

255/1. Buschman Freiherr von Max, Dr. Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895. R. G. Bl. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren. Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen. Heit Nr. 108. Wien 1895.

951. Buschman Freiherr von Max, Dr. Die Entwicklung des Eisenbahn-Transportrechtes. Sonderabdruck aus dem Kaiser Jubiläumswerk: „Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie", herausgegeben vom österreichischen Eisenbahn-Beamtenverein. Wien.

952. Littrow von Karl, Direktor der k. k. Sternwarte, Wien: J. J. von Littrows Handbuch der vorzüglichsten Münzen, Maße und Gewichte zur Vergleichung mit denen des österreichischen Kaiserstaates. Dritte Auflage. Wien 1865.

953. Ulmann Johann, Beamter der königlich bayrischen Verkehrsanstalten. Deutsch-Italienisches und Italienisch-lentsches Wörterbuch, für Kanflente und Verkehrsbeamte. Ein vollständiges Warenverzeichnis und alle bei der Post, Eisenbain, Telegraphen und Schiffahrt vorkommenden technischen Bezeichnungen enthaltend. Wien 1879.

Sämtliche vorstehenden Werke wurden vom Herrn Sektionschef Doktor Max Freiherrn von Buschmann gespendet.

716. Blum, von Borries und Barkhausen. Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Vierter Abschnitt. Signal- und Sicherungsanlagen. Bearbeitet von Scholkmann in Berlin, mit Abbildungen im Text und Tafeln. Wiesbaden 1904.

739/8. K. k. Eisenbahnministerium. Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1904. I. Teil. Hauptbahnen und Lokalbahnen. Wien 1905.

739/9. K. k. Eisenbahnministerium. Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1904. II. Teil. Kleinbahnen. Wien 1906.

892/2. Almanach des Club österreichischer Eisenbahnbeamten. Wien 1906.

954. Eyth Max. Hinter Pflug und Schraubstock. Skizzen aus dem Tascheubuch eines Ingenieurs. Neunte Auflage. Stuttgart und Leipzig 1905.

955. Bloch von Johann. Der Krieg in Zukunft. Auszug aus dem gleichnamigen russischen Werke des Staatsrats v. Bloch mit Genehmigung des Verfassers, herausgegeben von Mitgliedern des Münchener Komitees für Kundgebungen zur Friedenskonferenz. Berlin 1899.

956. Fried. Alfred Hermann. Die Haager Konferenz, ihre Bedeutung und ihre Ergebnisse auf Veranlassnng des Berliner Komitees für Kundgebungen zur Friedenskonferenz. Berlin 1900.

957. Himbeck A. und Bandekow O. — Wie baut und betreibt man Kleinbahnen? Auf Veranlassung des königlich preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. München und Berlin 1906.

958. Botkowski Sigmund. Leitfaden über das Transport-, Tarif- und Zollwesen; bearbeitet als Lernbehelf für Handels-Lehranstalten, Eisenbahn-Akademien und verwandte Lehranstalten, sowie für Angestellte aller Transportanstalten, zugleich Handbuch für Handels- und Gewerbetreibende. Wien 1906.

959/12. Haberland-Unterrichtsbriefe, für das Selbststudium lebender Fremdsprachen (französisch und englisch) mit der Aussprachebezeichnung des Weltlautschriftvereins. Leipzig 1905. vorläufig 15 lose Hefte.

960. Köhne Karl, jur. et phil. Dr. Grundriß des Eisenbahnrechtes mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Österreichs und der Schweiz. Ein knrzgefaßtes Lehrbuch für Juristen, Eisenbahnbeamte und Studierende. Berlin 1906.

307/17. Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. Jahrgang 1906/7. Wien 1906.

961. Wissenschaftlicher Club. Jahresbericht 1905—1906. — XXX. Vereinsjahr. Jubiläumsausgabe. Wien 1906.

738/6. K. k. Eisenbahnministerium. Sammlung der im Jahre 1905 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hinausgegebenen Normalien und Konstitutivverknnden, sowie die in diesem Jahre erteilten und verlängerten Konzessionen. Wien 1906.

962. Becker Hans. Ein Beitrag zur Erkrankungs- und Sterblichkeits-Statistik des Eisenbahnpersonales. Wien 1905. Sonderabdruck aus der Zeitschrift für Eisenbahnhygiene. Heft 4 und 5 ex 1905.

963. Becker Hans. Erholungs- und Genesungsheime für das Eisenbahnpersonal. Wien 1906. Separatabdruck aus der Zeitschrift für Eisenbahnhygiene. 2. Heft. 1906.

964. Becker Hans. Die wachsende Zahl der Betriebsunfälle. Wien 1906. Separatabdruck aus der Zeitschrift für Eisenbahnhygiene. 12. Heft ex 1905 und 1. Heft ex 1906.

9/5. Koch Friedrich, Dr. der Staatswissenschaft. Der Londoner Goldverkehr. — Eine volkswirtschaftliche Studie. — Münchener volkswirtschaftliche Studien, herausgegeben von Lujo Brentano und Walther Lotz, Stuttgart und Berlin 1905.

742/3. K. k. Eisenbahnmuseum. I. Nachtrag zum beschreibenden Kataloge des k. k. historischen Museums der österreichischen Eisenbahnen. Wien 1906.

966. Böhm-Raffay Bruno. Über Fehlerortbestimmung mit der Weatstoneschen Brückenschaltung. Wien 1906.

967. Anonym. Die Stellung der höheren technischen Verwaltungsbeamten der preussisch-hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Braunschweig 1906.

870/4. Loewe F. und Zimmermann H. Dr. Handbuch der Ingenieurwissenschaften in fünf Teilen. Fünfter Teil. Der Eisenbahnbau, ausgenommen Vorarbeiten, Unterbau und Tunnelbau. — Zweiter Band. — Zweite vermehrte Auflage. — Berechnung, Konstruktion, Ausführung und Erhaltung des Oberbaues. — Bearbeitet von H. Zimmermann, Alfred Blum, Hermann Rosche. Leipzig 1906.

Das Bibliotheks-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Bilecker.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Teilstrecke Alt-Paka—Lomnitz an der Popelka der Lokalbahn Sudomêř—Skalsko—Alt-Paka.

Die obige Teilstrecke mit den Stationen: Alt-Paka, Neudorf an der Popelka, Lomnitz an der Popelka wurde am 1. Juni 1906 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hiebei gelangten die Stationen: Alt-Paka (bestehende Anschlußstation der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn), Neudorf an der Popelka und Lomnitz an der Popelka für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter) zur Eröffnung. — Die Gepäckabfertigung von der Station Neudorf an der Popelka erfolgt im Nachzahlungswege. Der Fahrplan der auf dieser Linie verkehrenden personenführenden Züge ist im besonderen Fahrplanplakate, gültig vom Tage der Betriebseröffnung ersichtlich.

Anhalten des Schnellzuges Nr. 204/104 in Eggenburg, Ausdehnung des Personenzuges Nr. 331/3832 bis Horn.

Der täglich von Gmünd (Prag) nach Wien K. F. J.-Bahn verkehrende Schnellzug Nr 204/104 wird vom 1. Juni 1. J. an auch in der Station Eggenburg anhalten und Reisende nach Maßgabe der vorhandenen Straßitze aufnehmen. Die Abfahrt von Eggenburg erfolgt um 12 Uhr 3 Minuten nachmittags.

Vom 1. Juni bis 15. September 1. J. an Werktagen vor Sonn- und Feiertagen verkehrende Personenzug Nr. 331/3832 wird an den genannten Tagen, behufs Aus- und Einsteigens der Reisenden von Rosenburg bis Horn weitergeführt.

Einrichtung von Schnellzugsanschlüssen nach und von der Linie Pöchlarn Kienberg Gaming in Pöchlarn ab 1. Juli 1906.

Vom 1. Juli d. J. angefangen, werden die Schnelltige Nr. 102 und 3 behufs Einrichtung von Schnellzug-Anschlüssen nach und von der Linie Pöchlarn—Kienberg—Gaming in Pöchlarn unbedingt anhalten und werden die Züge Nr. 2112 und 2113 der bestehenden Linie vom gleichen Tage angefangen zum Anschlusse an die genannten Schnelltige gebracht, wodurch auch der Fahrplan der anschließenden Ybbstalbahn einzelne geringfügige Abänderungen in der Strecke Kienberg—Gaming—Göstling erfährt.

Näheres ist aus den speziellen Kundmachungen zu entnehmen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Mit 10. Juli 1906 tritt zum Güterstarif Teil II für den Magdeburg-Halle-Sächsischen Verband vom 1. Februar 1896 der Nachtrag XXI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 20 Pfennig oder 24 Heller erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VII.

Mit 10. Juli 1906 tritt zum Güterstarif Teil II für den Thüringisch-hessisch-sächsischen Verband vom 1. April 1902 der Nachtrag VII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königl. Eisenbahn-Direktion zu Erfurt und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 30 Pfennig oder 36 Heller erhältlich.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

„Atlas“, Lebens-, Militärdienst- und Renten-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft Wien, I. Franz Josefs-Kai 1 (Atlashof). In der am 18. c. abgehaltenen VI. ordentlichen Generalversammlung wurde der Jahresbericht pro 1905 vorgelegt. Aus demselben geht hervor, daß 5996 Anträge über eine Versicherungssumme von K 13,811.368 eingereicht wurden, 5321 Polizzen über K 11,158.007 zur Ausstellung gelangten. Der Versicherungsbestand am 31. Dezember 1905 hat sich auf 13.482 Polizzen über K 29,307.558 Versicherungssumme erhöht; außerdem waren noch K 13.755 jährlich sowie K 22.674 Invaliditätsrente mitversichert. Die Prämieneinginge stellten sich auf K 1,083.736 38 und sind im direkten Geschäfte gegen das Vorjahr um K 139.157·29 gestiegen. Die Prämienreserve und die Prämienübertrage stellten sich auf K 3,160.222·40 und weisen gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung um K 669.834·51 ans. Aus dem vorhandenen Betriebsüberschusse per K 16.316·30 werden K 10.000·— dem Dividendenfond der Versicherten zugewiesen, der Rest auf neue Rechnung vorgetragen. In den Verwaltungsrat wurden die ausgeschiedenen Herren kais. Rat W. H. Lambrecht, Kom.-Rat Friedrich von Neuman, Justizrat Dr. Friedrich Rosenthal wiedergewählt.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. Juni 1906. Sommerdienst 1906.

Kürzeste Schnellzug-Verbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

Badgastein, Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg).

Mailand (via Arlberg-St. Gotthard). München und Bad Reichenhall (via Salzburg)

sowie umgekehrt.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Gültig ab 1. Juni 1906. Sommer 1906.

Kürzeste Verbindungen

Wien—Berlin und umgekehrt in 12½ Stunden

Wien—Karlsbad und umgekehrt in 8 Stunden

mittels des vom 1. Juni bis 31. August 1906 täglich verkehrenden Luxuszuges

Wien—Berlin—(Marienbad—Karlsbad-) Expreß.

Wien K. F. J. B.	ab	815	Berlin Anh. Bhf.	ab	855
Schwarzenau	an	1046	Leipzig Bayer. Bhf.	an	1120
Gmünd		1111	Plauen	„	105
Eger	„	1253	Bad Elster	an	144
Plauen	„	150	Bad Elster	ab	145
Marienbad	ab	312	Franzensbad	an	205
Marienbad	ab	312	Franzensbad	ab	206
Karlsbad Z. B	an	402	Eger	an	235
Marienbad	ab	306	Eger	ab	247
Eger	an	354	Karlsbad B. E. B.	an	351
Karlsbad B. E. B	ab	122	Eger	ab	249
Eger	an	225	Marienbad	an	307
Eger	ab	343	Karlsbad Z. B	ab	310
Franzensbad	an	356	Marienbad	an	256
Franzensbad	ab	351	Marienbad	ab	315
Bad Elster	an	431	Falkenau	„	425
Bad Elster	ab	440	Gmünd	„	701
Plauen	an	510	Gmünd	„	704
Leipzig Bayer. Bhf.	„	632	Schwarzenau	an	732
Berlin Anh. Bhf.	„	725	Wien K. F. J. B.	an	1002

Direkte Salonwagen zwischen Wien K. F. J. B.—Berlin Anh. Bhf. (über Eger), Wien K. F. J. B.—Karlsbad Z. B. (über Marienbad—Franzensbad), Karlsbad B. E. B.—Berlin Anh. Bhf. (über Eger) und umgekehrt. Speisewagen zwischen Wien K. F. J. B.—Berlin Anh. Bhf. und umgekehrt.

Außerdem Führung von Wagen II. Klasse, jedoch nur in der Strecke Wien K. F. J. B.—Karlsbad Z. B. (über Marienbad—Franzensbad) und umgekehrt.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 662

Neben der Mariahilferkirche. **Wien, Mariahilferstr. 57.** Neben der Mariahilferkirche.

Emanuel Zwieback

Damenkonfektionshaus Streng solide

I. Ranges. festgesetzte Preise.

Österreichische **Siemens-Schuckert-Werke**

Wien, XX. 2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung 538

Elektrische Bahnen.

Dynamomaschinen · · · · Elektromotoren ·

Schaltapparate Zähler

Installationsmaterial. · · · Bogenlampen. · ·

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 605

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisationszwecke. Kanalisationsstücke in allen Formen und Dimensionen, chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen, Pflasterungen, Freskurant und Destillierblätter auf Wunsch gratis und franko. 656

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2.

Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleissperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C". Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 486

Leobersdorfer Maschinenfabrik

„GANZ & Co.

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabrication von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen

ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel"

für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen

in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom.

208

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%, selbstverständ immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist allfällich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung ersetzt werden. (5 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden nur einmalige Kosten für Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 511

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Porzonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hlinchen.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rothenthurmstrasse 11. Telephon Nr. 804. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 805.446. Einsichtige werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden stets zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 13. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Beanspruchte für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 20 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 21. Wien, den 15. Juli 1906. XXIX. Jahrgang.

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
XIV/1 Goldschlagstraße 126. X/3 Triesterstraße 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 484

Deckert & Homolka
Elektrotechnisches Etablissement

Fabrik- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.
Budapest. Prag. Brünn. Paris.
Fabrikation Installation
von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 440

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:
Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Rismarxgasse 16. T. 9268.
Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dybanski**, Wien, VII. Liebiggasse 2. T. 6460.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 797.
Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Rismarxgasse 15. T. 8982.
Ing. **Viktor Karmin** (St. Palm, Michalcsek & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 10266.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 10. T. 6567.
Ing. **Viktor Monath**, Wien, I. Jasomirgottstr. 4. T. 10566.
Ing. **Anton v. Stern**, Wien, IV. Frankenbergasse 6. T. 2844.
Ing. **Viktor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 39. T. 596.
Ing. **Wasa Tscodorovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 3. T. 10643.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 73.
Ing. **J. Zifferer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 6612.
Ing. **Rud. Zipser**, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 8448.
Ing. **Maria Schmolka**, Brünn, Ferdinandgasse 17. T. 420.
Ing. **Heinrich Schmolka**, Prag, Heinrichsgasse 21. T. 1095.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger
Über
130.000 Stück

In allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.
Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!
Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

Möbel Eisenbahner 5 Prozent Skonto!
Unter Garantie aus erster Hand.
Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.
☐ Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000. ☐ Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Secession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.
In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.
Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.
Versand prompt. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.
HERMANN KLAMPER's Nachf. Tischler- u. Tapeziererrudolf haas möbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel„ Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1835. **Wien, I. Wollzeile 39.**
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bedenserzeugnisse gegen Hagelschlag. 476
Reservefond 4. Asst.: K 8,345.414, Ges.-Versicherungssumme K 2.230,781.823.

Digitized by Google

Einzig sicherer Schutz gegen Mottenfraß

TARMALIT

Überall erhältlich.

Kein lästiges Einstreuen mehr!
Kein übler Geruch! Höchst desinfizierend!
Von Fachautoritäten glänzend beurteilt!

Öst. Holzstoffwaren-Industrie
Abteilung Tarmalitwerke
Wien, IV. Bezirk, Viktorgasse Nr. 14.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Röntgen-Einrichtungen, Elementenbau.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 526

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Allerhöchste Auszeichnungen

K. k. priv.
Brückenwagen-Fabrik

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien-Atzgersdorf

erzeugen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwagen, Gold-, Silber- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.
Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einstellung mit Zählwerk.

Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:
I. Akademiestraße 4. WIEN Ecke Maximilianstraße 8.
(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schembers Patent-Waggon-Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung auf Mauerwerk ruhend oder in gußeisernen Kasten montiert, Skalen- u. Registrier-Einrichtung für die ganze Tragkraft. 535

In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik
vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842.

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft München u. Linz.

Liefert normal- und schmalspurige Lokomotiven jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6.

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER
· MODERNSTER CONSTRUCTION ·
JNSPECTIONS- u. TRANSPORT-
· DRAISINEN ·
FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. JNSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.
CODES: ABC IV u. V ED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien
III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge kostenfrei ausgearbeitet.

Digitized by Google

Fußbodenfabrik

Balersdorf & Blach

Fabrik: XI. Kaiser-Ebersdorf, Binnergasse Nr. 6. Telephon Simmering 46. 533

Bureau: I. Kolowratring 9. Telephon 1564.

☐ K. k. priv. Lebensversicherungs-Gesellschaft

Österreichischer Phönix

in Wien.

Eingezahltes Aktienkapital 2,400.000 Kronen.

Prämien- und Schadensreserven . . . . . 41,000.000 Kronen.
Versicherungsbestand . . . . . 150,000.000 „
Prämien-Einnahme . . . . . 5,450.000 „

Die Gesellschaft leistet Versicherungen: auf das Leben des Menschen in allen thinkbaren Kombinationen als:

Versicherungen auf den Todesfall, sofort nach dem Ableben des Versicherten, zahlbar an dessen Hinterbliebene oder die sonstigen Begünstigten.

Versicherungen auf den Todesfall und gemischte Versicherungen mit Befreiung von der Prämienzahlung und eventueller Gewährung einer Leibrente bei einbrechender Invalidität.

Versicherungen auf den Erlebensfall, Altersversorgung, Kinderaussteuer, zahlbar bei Erreichung eines bestimmten Alters an den Versicherten selbst.

Versicherungen von Leibrenten, Witwenpensionen und Erziehungsrenten an den billigsten Prämien und unter den kulantesten Bedingungen, darunter speziell die Unanfechtbarkeit und Unverfallbarkeit der Polizzen, die Haftung auch für den Kriegsfall ohne besonderen Zuschlag, ferner Gestattung von Reisen und Aufenthalt auch, respektive in allen Ländern der Erde und Änderung des Berufes ohne jede Prämienmehrzahlung.

Auskünfte werden erteilt im Zentral-Bureau: Wien, I. Riemergasse 2 und bei sämtlichen Vertretungen im In- und Auslande. 558

WIEN

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt

I. Volksgartenstraße 3.

Vermittlung von Spezialwagen aller Art, Kasten-, Plan- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weinzansporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, Im eigenen Haus.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktive laut Bilanz pro Ende 1902 K 158.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.769.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.500.000, Kautionen bei der k. k. Staats-Zentral-Kassa K 6.200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizzen. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell, ihre Kriegsversicherung Wahrscheinlichkeitsgrad wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 550

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten große Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckestraße 27.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Rauttheodolite, Universal-Nivelliер-Instrumente, Tachymeter, Winkeltrommeln, Winkelspiegel, Kegel-Transversiere, Pantographen, Meßbänder, Rabatte, Meßlatten, Kellnzeige etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner
(Patent Pfeuffer). 504

Einige

100 Waggonladungen

gebrauchte, garantiert fahrbare Sekundärbahnschienen, sowie einige normal- und schmalspurige Lokomotiven für Fabriks- und Schleppgeleise offerieren billigst

Josef Brukner & Söhne

Wien
II/2 Novaragasse Nr. 42.

Glaser-Diamanten

zu den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.

Brillantfreie Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Zuflettern u. Glasfiletten von Bauer-Kalender, Porzellan- u. Cattunmalern u. s. w. liefert die Firma 1540

R. Pufsner & Co.

Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse Nr. 15, II/r.

Preisl. u. Beriang. gratis u. franko. 539

Glashüttenwerke

vorm.

J. Schreiber & Neffen

WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.

„Glashüttenhof".

Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

—o—

Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Hotelbedarf, Luxuswaren, Festgeschenke.

—o—

Preiskurante gratis und franko. 474

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

☐ ☐ ☐

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Alaunlinsendrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei ürther Witterung, dringende Arbeiten, bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größtes Format 2000 : 1200 mm.

☐ ☐ ☐

☐ Alle Gattungen Lichtpausepapiere eigener Erzeugung frisch am Lager ☐ Adjustierung der Pläne. 549

Für das österreichische Patent **Nr. 14195** betreffend:

„Spannungsregler für elektrische Zugbeleuchtung mit Dynamo- und Akkumulatorenbetrieb"

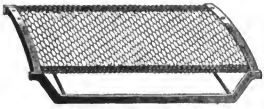
werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefällige Angebote befördert das Patentanwalts-Bureau **J. J. Ziffer**, Wien, VI/1, Mariahilferstraße 17. 605

ROESSEMANN & KÜHNEMANN
ABT. FÜR
ARTHUR KOPPEL'SCHE

SCHMALSPURBAHNEN

WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

Digitized by Google



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz

k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Stahlwaren-Fabrikanten

Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch.

Können sich nicht einsenken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

649

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Wagenträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaterialien aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwagenräder, Wagonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drahtseilbahnen, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken und sonstige Bankonstruktionen, Gittermasten, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedewaren, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, dampf- und preßluftgeschweißte wie auch nahtlose Röhren, Rohrmasse, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, ebenwert oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 8 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 667

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendrahtm hoher Festigkeit, Stachelsaundrahtu. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Lifteswerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blockeignalkabel. Trolley-Drähte. 666

„Österreichisches Kursbuch"

früher „Der Kondukteur"

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.–, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VII/1 Andreasgasse Nr. 17. 427

Zweigfabrik der
Rheinischen Linoleumwerke A.-G.
Bedburg bei Köln am Rhein.

Bureaux:
Wien, I. Dominikanerbastei 17.
Telephon 12877.

I. Österr. Lincrusta-Fabrik

Bedburger Lincrusta-Werke

541

Telephon 3562.
Telegrammadresse:
Lincrusta, Wien.

WIEN
IV., Louisengasse 31.

Postspark.-Konto 818.484
Clearingverkehr.

K. k. landesbefugte

Metallwaren- u. Maschinenfabrik

V. PRICK

Wien, III. Rennweg 79 u. 87.

Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserreinigungsanlagen, Patent Wehrenfennig, Reservoir- und Kesselanlagen. Komplette Einrichtungen und Rekonstruktionen von Bierbrauereien und Malzfabriken. Malzwender, System Hochmuth. Komplette Einrichtungen von Spiritusbrennereien und Raffinerien.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

649

Kais. königl. ausschl. priv.

Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik

F. AUSTIN.

Fabrik in Viehofen b. St. Pölten — Niederlage
Station Viehofen-Fabrik der ◇ in WIEN VI. Stumpergasse 41
St. Pölten—Tullner Bahn. — Telephon Nr. 2354.

541

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg; Compteir: Wien, I. Bräunerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 660

Ruberoid

seit 12 Jahren bewährtes

leichtestes Bedachungsmaterial.

Erfordert keine Erhaltungsanstriche. Reißt nicht, tropft nicht, in jeder Dachneigung, auch vertikal, anwendbar. Unübertroffenes Mittel zum

Isolieren von Fundamenten

gegen Nässe, Tannin, Brücken etc. Absolut luft- und feuchtigkeitsdicht, unempfindlich gegen Säuren und Alkalien. Kein Herausquellen der imprägnierungsmasse. 665

Prospekte, Muster, Gutachten gratis.

Carbolineumfabrik R. Avenarius, Wien, III I.

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincrusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

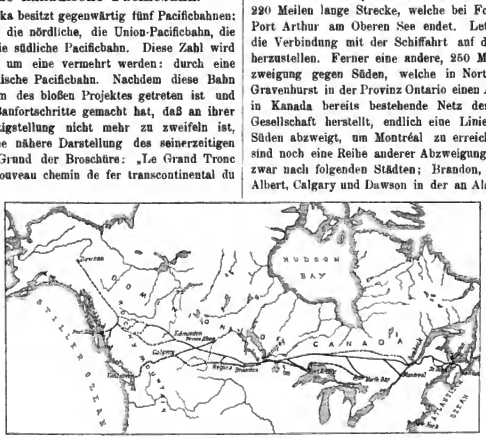
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 21. Wien, den 15. Juli 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Die neue kanadische Pacificbahn. Drahtseilbahn in den argentinischen Kordilleren. — Chronik: Preisverteilung. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate April 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905. Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Mai 1906. Zur Frage der Kanalisierung der Elbe von Wegstädtl bis Aussig. Betriebsergebnisse der königl. ungarischen Staatsbahnen in den letzten zehn Jahren. — Literatur: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Haidingers Selbstadvokat. Niederösterreichs Sommerfrischen, Kurorte und Höhenstationen. — Club-Nachrichten: Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Juni 1906.

Die neue kanadische Pacificbahn.

Nordamerika besitzt gegenwärtig fünf Pacificbahnen: die kanadische, die nördliche, die Union-Pacificbahn, die Atlantic- und die südliche Pacificbahn. Diese Zahl wird binnen kurzem um eine vermehrt werden: durch eine zweite kanadische Pacificbahn. Nachdem diese Bahn aus dem Stadium des bloßen Projektes getreten ist und bereits solche Banfortschritte gemacht hat, daß an ihrer gänzlichen Fertigstellung nicht mehr zu zweifeln ist, bringen wir eine nähere Darstellung des seinerzeitigen Projektes auf Grund der Broschüre: „Le Grand Tronc Pacifique. Le nouveau chemin de fer transcontinental du Canada".



Alte kanad. Pacificbahn
Neue „

Die pazifische Grand Tronc-Gesellschaft konstituierte sich auf Grund eines Parlamentsbeschlusses vom Jahre 1903. Sie verpflichtete sich der kanadischen Regierung gegenüber, eine Bahn vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean zu erbauen und zu betreiben. Dieselbe durchzieht durchwegs kanadisches Gebiet und ihre Hauptstrecke besitzt eine Länge von 3600 Meilen. Außerdem wird sie eine Reihe von Abzweigungen und Seitenlinien umfassen, so eine von der Hauptstrecke nach Süden abzweigende: 220 Meilen lange Strecke, welche bei Fort William und Port Arthur am Oberen See endet. Letztere bezweckt, die Verbindung mit der Schiffahrt auf den großen Seen herzustellen. Ferner eine andere, 250 Meilen lange Abzweigung gegen Süden, welche in North Bay oder in Gravenhurst in der Provinz Ontario einen Anschluß an das in Kanada bereits bestehende Netz der Grand Tronc-Gesellschaft herstellt, endlich eine Linie, welche gegen Süden abzweigt, um Montréal zu erreichen. Außerdem sind noch eine Reihe anderer Abzweigungen geplant, und zwar nach folgenden Städten; Brandon, Regina, Prince Albert, Calgary und Dawson in der an Alaska angrenzenden Provinz Yukon. (Daselbst Anschluß der projektierten Bahn zwischen Asien und Amerika durch ein Tunnel unterhalb der Behringstraße.)

Die Ausführung dieses gewaltigen Projektes soll den dringenden Wünschen nach Verkehrsmitteln entsprechen, welche von den Einwanderern aus Europa und dem Westen der Vereinigten Staaten immer wieder erhoben werden, wenn sie einen der unzähligen fruchtbaren Landstriche der

Digitized by Google

kanadischen Provinzen Saskatchewan und Alberta aufsuchen.

Die Vereinbarungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft sind derart, daß eine vom Staate gebaute Linie mit einer von einer Gesellschaft gebauten Linie in einer Weise vereinigt wird, daß sie ein Netz bilden, welches vollständig unter der Leitung, Verwaltung und Nutzung der pazifischen Grand Tronc-Gesellschaft stehen wird. Das Aktienkapital der Gesellschaft wird Doll. 45,000.000 betragen, wovon Doll. 20,000.000 Prioritätsaktien sein werden. Die bereits in Kanada bestehende Grand Tronc-Gesellschaft erwirbt die Stammaktien mit Rücksicht auf die ihr gegebenen Zusicherungen und bleibt im Besitze derselben, solange die Vereinbarungen dauern.

Der Ausgangspunkt der Bahn im Osten ist Moncton in New Brunswick. Diese Stadt steht mit den großen Häfen St. John und Halifax durch die Intercolonial-Bahn in Verbindung. Im Westen endet die Bahn bei Port Simpson an der pazifischen Küste, etwas südlich unterhalb der Grenze von Alaska.

In Hinblick auf den Bau wird die Bahn in zwei große Abschnitte geteilt, einen östlichen und einen westlichen mit Winnipeg in der Provinz Manitoba als Grenze.

a) Der östliche Teil.

Von Moncton aus wird die Bahn auf dem kürzesten Wege Québec erreichen; den Lorenzostrom überschreitet sie 5 Meilen oberhalb von Québec auf einer gigantischen Brücke, die den größten Seeschiffen die Durchfahrt gestatten wird. Von Québec aus wird die Bahn auf dem kürzesten Wege nach Winnipeg führen. Die Hauptlinie dieses Abschnittes (1800 Meilen) wird auf Kosten des kanadischen Staates gebaut und der Gesellschaft für die Dauer von 50 Jahren verpachtet, die Seitenlinien werden auf Kosten der Gesellschaft gebaut. Nachdem letztere als Pachtzins für die Hauptlinie einen bestimmten Prozentsatz für die Baukosten zu bezahlen hat, wird der Bau von Organen der Regierung unter Aufsicht und im steten Einvernehmen mit dem Chef-Ingenieur der Gesellschaft geführt.

Die näheren Bestimmungen über den Pachtzins sind folgende: Während der ersten 7 Jahre hat die Gesellschaft außer der Bestreitung ihrer eigenen Betriebsauslagen keine Zahlung zu leisten. In den folgenden 43 Jahren hat die Gesellschaft 3% von den Bankosten dieses Teiles der Linie zu zahlen. Beträgt der Reinertrag in den ersten 3 von den erwähnten 43 Jahren nicht einmal 3%, so ist eine Stundung der Forderung des Staates vereinbart. Nach 50 Jahren kann der Pachtvertrag für denselben Zeitraum erneuert werden, falls es die Regierung nicht vorzieht, den Betrieb selbst zu übernehmen. Aber auch in diesem Falle stehen der Gesellschaft weitgehende Rechte unter noch näher zu vereinbarenden Bedingungen zu, um den Betrieb auf ihrer Linie im Westen und in anderen Teilen des Netzes der Grand Tronc-Gesellschaft in Kanada anfrechtzuerhalten.

Die Gegend, welche dieser Teil der Bahn durchzieht, ist so reich an Erzeugnissen des Bodens, an mineralischen Schätzen und Waldungen, daß die Gesellschaft voraussichtlich früher reichliche Erträgnisse erzielen wird, bevor eine Zahlungsverpflichtung für sie beginnt. Für die Abzweigungen, welche die Gesellschaft auf eigene Kosten herstellt, erhält sie Subventionen von den betreffenden Provinzen; z. B. für die Abzweigung zum Oberen See nach Fort William und Port Arthur Doll. 2000 und ein gewisses Ausmaß von Land per Meile.

b) Der westliche Teil.

Dieser wird naturgemäß in zwei Abschnitte geteilt: die Sektion der Prärien und die des Gebirges. Die erstere erstreckt sich von Winnipeg über Edmonton bis zu den östlichen Ausläufern der Rocky Mountains und beträgt 1100 Meilen. Die zweite durchschneidet die genannte Bergkette und erreicht nach 700 Meilen die Küste des Stillen Ozeans. Dieser westliche Teil wird von der Gesellschaft selbst gebaut. Die Regierung unterstützt diesen Bau, indem sie für die Dauer von 50 Jahren in folgender Weise die Garantie übernimmt: Hinsichtlich der Prioritätsobligationen der Gesellschaft für Kapital und Zinsen bis zum Betrage von Doll. 13.000 per Meile und für die Gebirgsstrecke bis zu drei Viertel der Baukosten ohne Rücksicht auf die Höhe derselben. Das Gebiet, welches die Präriestrecke umfaßt, enthält Ländereien, die bekanntlich für den Getreidebau besonders geeignet sind. Sie umfassen eine größere Fläche als die für den Getreidebau geeignete Zone der Vereinigten Staaten im Nordwesten. Dieser Boden gibt schon im ersten Jahre eine reichliche Ernte und die Bahn wird daher in dem Maße ihres Ausbaues in diesen Gebieten sofort Erträgnisse erzielen.

Anders steht es mit der Gebirgsstrecke. Die Bergwerksunternehmungen brauchen naturgemäß zu ihrer Entwicklung einen gewissen Zeitraum.

Sehr günstig für das Gedeihen der Unternehmung ist die Verbindung der Bahn mit dem 4800 Meilen umfassenden Netze der Grand Tronc-Gesellschaft von Kanada, welches alle größeren Städte des Landes berührt, z. B. Windsor, London, Hamilton, Toronto, Montréal und Québec. Ebenso vorteilhaft ist die Verbindung mit den Hafenstädten Kanadas, St. John und Halifax, und in letzter Linie die Verbindung des kanadischen Eisenbahnnetzes mit den großen Städten der Union, wie mit Chicago, Détroit, Toledo, Buffalo und Portland. Es sind dies ganz unschätzbare, natürliche Voraussetzungen für das Gedeihen des Unternehmens.

Die nächste Folge desselben wird ohne Rücksicht auf seine Bedeutung für Kanada sein, daß die kürzeste Verbindung zwischen Europa und Ostasien hergestellt wird. Nach der Vollendung der Bahnlinien werden nämlich sowohl auf dem Atlantischen als Stillen Ozean neue Dampferlinien geschaffen werden müssen, um den Bedürfnissen des Exportes und Importes zu entsprechen. Die Verbindung zwischen Amerika und Asien auf dem Stillen Ozean wird vermöge der nördlichen Lage des Endpunktes

Digitized by Google

der Bahn im Vergleiche zu jeder anderen Route um zwei Tage kürzer sein.

Die finanzielle Grundlage der ersten Baukosten des Unternehmens war durch die erste Emission von Prioritäten, welche zehnfach überzeichnet wurden, gesichert.

Den letzten Nachrichten zufolge (Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverw. Nr. 24 und 30 vom Jahre 1906) schreitet der Bau des westlichen Teiles, welchen die Gesellschaft selbst baut, rascher vor als der östliche, den die Regierung ausführt. Der erstere führt durch offene Prärien, der letztere durch unbewohntes Bergland und jungfräulichen Wald. Die Hauptlinie des westlichen Abschnittes von Winnipeg nach Edmonton ist bereits vollendet und man trifft bereits Vorbereitungen zum Baue der Linie von Edmonton nach Port Simpson am Stillen Ozean. Die gleichfalls von der Gesellschaft gebaute Zweiglinie von Winnipeg nach Port Arthur am Oberen See ist soweit gefördert, daß voraussichtlich schon in diesem Jahre ein großer Teil der kanadischen Weizenernte auf diesem Wege zur Ausfuhr gelangen wird.

Kanada, ein Land von 5,300.000 Einwohnern, wird somit in kurzer Zeit zwei Pacificbahnen besitzen. Die alte Pacificbahn hatte anfangs einen verhältnismäßig geringen Betriebsüberschuß, im Jahre 1896/97 nur 2·7% des Anlagekapitals, gibt jetzt aber 6 bis 7% Dividende. Was die gegenseitige Lage der beiden Pacificbahnen anbelangt, so können sie kaum als Parallelbahnen im üblichen Wortsinne bezeichnet werden. Denn die ältere Pacificbahn nimmt ihren Ausgangspunkt in Montréal, umzieht in weitem Bogen den Oberen See, führt von Port Arthur gegen Winnipeg und wendet sich nach Übersetzung der Rocky Mountains gegen Süden und endet in Vancouver.

Die neue Pacificbahn, die nordöstlich von Montréal in Moncton beginnt, wird anf möglichst geradem Wege Winnipeg erreichen. Vor Winnipeg schneidet ihre Trasse jene der alten Pacificbahn. Von Winnipeg aus nimmt sie eine ausgesprochen nördliche Richtung und endet in Port Simpson. Die oben erörterten Erwartungen in wirtschaftlicher Richtung genügen vollauf, den Bau einer zweiten Pacificbahn in einem Lande mit so spärlicher Bevölkerung wie Kanada zu erklären. Die neue Pacificbahn dient kolonisatorischen Zwecken, sie muß sich wie jede größere amerikanische Bahn erst ihren Verkehr selbst schaffen.

Kanada wird schon seit vielen Jahren die „Kornkammer Englands" genannt. Trägt es diesen Namen mit Recht, so werden sich die Hoffnungen und Wünsche der Urheber und Erbauer der neuen Pacificbahn zweifellos verwirklichen!

Drahtseilbahn in den Argentinischen Kordilleren.*)

In einer Höhe von 4600 *m* finden sich in den Nordargentinischen Kordilleren Erzlager von großer Mächtigkeit und hohem Gehalt an Kupfer, Silber und selbst Gold. Schon seit Jahrhunderten hat man dort den Abbau bewirkt, der jedoch sehr erschwert und mangelhaft war, da der Transport durch Träger oder Maulesel erfolgen mußte und in diesen gänzlich vegetations- und wasserlosen Höhen kolossale Schwierigkeiten verursachte. Es hat sich daher die argentinische Regierung zum Bau einer Drahtseilbahn entschlossen, welche von der Firma Adolf Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis innerhalb zwei Jahren ausgeführt und vor kurzem auf die Länge von 35 *km* in Betrieb genommen worden ist. Bei der großen Verbreitung der Drahtseilbahnen bedarf es wohl nur kurzer Erläuterung betreffs deren Konstruktion. Das in Deutschland übliche System besteht aus zwei parallel nebeneinander in entsprechender Höhe ausgespannten Tragseilen, die in bestimmten Abständen durch eiserne oder hölzerne Stützen ihre Auflage erhalten. Etwa $^2/_3$ *m* unter diesen an den Endpunkten fest verankerten Tragseilen liegt das sogenannte Zugseil, welches in den Endstationen über Seilscheiben geführt ist und von einer Antriebsmaschine in steter Bewegung gehalten wird. Auf den Tragseilen bewegen sich besonders konstruierte Laufwerke, wie z. B. aus Fig. 5 ersichtlich; dieselben tragen einen nach unten gehenden Bügel, der in Höhe des Zugseils eine besondere Klemmvorrichtung trägt. In letztere wird das Zugseil in den Stationen mittels entsprechend geformten Auflaufschienen selbsttätig eingeklemmt, bezw. von den Backen der Klemmvorrichtung losgelassen. Auf diese Art wird das Laufwerk und Gehänge, in welchem unten ein Wagenkasten oder je nach Art der zu befördernden Güter ein besonders konstruiertes Fördergefäß pendelartig aufgehängt ist, von dem in steter Bewegung befindlichen Zugseil mitgenommen. Derartige Seilbahnen bieten den Vorteil, große Klüften mit einer einzigen Spannweite überbrücken zu können; dies ist besonders in Fig. 1 ersichtlich, welche das Längsprofil der am steilsten verlaufenden Strecke der Bahn darstellt. Man ist heute mit den Spannweiten bis auf 1200 *m* gegangen. Die Anlage der

*) Wir entnehmen diese interessanten Mitteilungen der „Technischen Rundschau", Berlin, mit besonderer Genehmigung deren Schriftleitung, welche uns auch die Bildstöcke bereitwilligst zur Verfügung gestellt hat. Die Red.

Fig. 1.

Digitized by Google

Fig. 2.

Fig. 3.

Bahn in den Kordilleren erforderte eine Reihe zeitraubender und schwieriger Vorarbeiten, da das Terrain vollständig unzugänglich war. Man mußte daher, um überhaupt die Vermessung der Strecke vornehmen zu können, Wege bahnen, und hat dieselben in der in Fig. 2 sichtbaren Weise zickzackartig angelegt, natürlich demgemäß auch ziemlich schmal, da dieselben insbesondere für Maultiere dienen, welche Menschen und Gepäck in die Höhe befördern sollen. Fig. 3 zeigt uns, wie dieser Transport bewerkstelligt wird. Dem Maultier sind die Eisenteile einer Stütze aufgebunden, und zwar beträgt das für jedes Tier zu rechnende Lastgewicht ungefähr 70 *kg* für jede Seite; natürlich darf auch die Länge der einzelnen Teile gewisse Grenzen nicht überschreiten, um bei den Pfadwendungen den Tieren nicht hinderlich zu sein. Zum Transport von Material und Lebensmitteln waren etwa 1000 Maultiere in Tätigkeit, und ein besonderer Troß von 200 Tieren diente lediglich dazu, Wasser und Futter für die übrigen heranzuschaffen. Die Seile mußten in großen Längen an Ort und Stelle geschafft werden; man hat dieselben daher auf dem ersten Teil durch eine große Anzahl Menschen auf deren Schultern längs der schmalen Pfade hoch tragen lassen, was natürlich eine beträchtliche Zeit in Anspruch nahm und große Mühe verursachte. Nachdem ein Teil der Bahn fertig montiert war, wie auf Fig. 4 ersichtlich, konnte man diesen Teil bereits zum Transport nutzbar machen und wurden dann die Güter in der aus Fig. 5 ersichtlichen Art befördert.

Wie bereits angedeutet, sind die Tragseile in den Stationen nicht fest verankert und ist besonders darauf zu achten, daß dieselben die erforderliche Spannung haben, die sich je nach Seilstärke und Belastung richtet. Zu diesem Zwecke müssen dieselben durch schwere Gewichte, welche man an dieselben anhängt, in gespanntem Zustand gehalten werden. Dies läßt sich natürlich nicht auf die Länge von 35 *km* bewerkstelligen, sondern erfordert eine große Anzahl von Zwischenverankerungen. Hier treffen von links und rechts die Seile zusammen, deren entfernte Enden fest verankert sind, während die hier zusammentreffenden Seile über Leitrollen geführt sind und jedes Seil am Ende mit einem eisernen Kasten beschwert ist, der mit Mauerwerk gefüllt ist. Eine Zwischenstation ist in Fig. 4 ersichtlich, woselbst die anderen Enden der Seile fest verankert sind und durch entsprechende Streben das Ganze verstärkt ist. Fig. 6 zeigt gleichfalls eine Zwischenstation. Auf der Strecke erreichen natürlich die Seile infolge ihres Eigengewichtes einen Durchhang, der bei größeren Spannweiten recht beträchtlich ist. In den Endstationen sind die Anlaufvorrichtungen, durch welche die An- oder Entkupplung der Wagen von den Zugseilen erfolgt. Die Fördergefäße laufen dann auf die in den Stationen befestigten Hängeschienen über und werden da von Hand entleert, bezw. beladen und weitergeschoben, bis sie auf die nächste Umlaufvorrichtung treffen, bei der Zwischenstation in gerader Richtung weiter auf derselben Seite, oder bei der Endstation in einem von der Hängeschiene gebildeten Halbkreis nach der anderen Seilseite, die in entgegengesetzter Richtung läuft. Da solche Stationen demgemäß einen größeren Raum erfordern, bietet deren Anlage im Gebirgsterrain große Schwierigkeiten und Kosten. Fig. 7 zeigt eine größere Station am Bergesabhang, bei der man, um den erforderlichen Raum zu gewinnen, besondere Gerüste bauen mußte, wie dies im Vordergrund ersichtlich ist, so daß der Boden, auf dem sich die Arbeiter bewegen, in beträchtlicher Höhe über dem natürlichen Terrain liegt. Dieses machte auch größere Fundamente er-

Fig. 1.

Digitized by Google

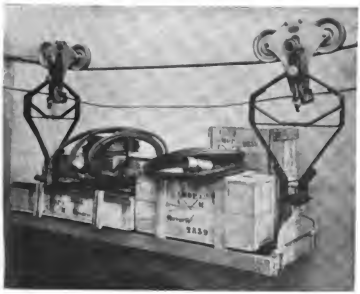


Fig. 5.

forderlich, deren Bau bei der ganzen Strecke kostspielig und umständlich war, da man in diesen Regionen des ewigen Eises mit warmem Wasser mauern mußte, um ein zuverlässiges Fundament zu erhalten.

Während nun im allgemeinen die Drahtseilbahnen fast ausschließlich für Güterransporte gebaut werden, hat man dieselben in diesen Gegenden auch zum Personentransport eingerichtet. Man benützt dazu besondere Wagen, welche in Fig. 8 abgebildet sind; dieselben fassen je vier Personen und enthalten in dem angebauten gleichzeitig zur Schwerpunktsverteilung dienenden Kästen Lebensmittel, Wasser- und Feuerungsmaterial, da es vorkommen kann, daß durch irgendwelche kleine Betriebsstörungen ein solcher Wagen mit Insassen über einer Klnft längere Zeit stillhalten muß und die Betreffenden dann natürlich mit allem versehen sein müssen, um nötigenfalls stundenlang anhalten zu können.

Die gesamten zu überwindenden Steigungen ergeben eine Höhe von 3600 *m*. Die Wagen der Bahn folgen einander in Entfernungen von 112 *m* Abstand alle 45 Sekunden, wobei die stündliche Leistung mit 80 Wagenladungen von je 500 *kg* etwa 40.000 *kg* beträgt. Die ganze Strecke ist in acht Teilstrecken angebaut, deren jede durch besondere Dampf-

Fig. 6.

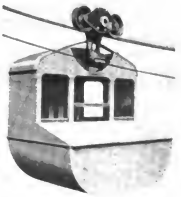


Fig. 8.

Fig. 7.

maschinen betrieben wird. Die Betriebskraft ist jedoch fast ausschließlich nur für den Antrieb erforderlich, denn sobald die Bahn mit voller Wagenzahl in Bewegung ist, wird sie durch das Gewicht der mit Erz beladenen bergabfahrenden Wagen selbsttätig bewegt. Die Bankosten sind je nach Örtlichkeit sehr verschieden und wachsen ganz beträchtlich mit zunehmender Höhenlage. Die wirtschaftliche Erschließung der Minen ist durch diese Bahn vollkommen gesichert, indem die Transportkosten der Kupfererze von den Famatima-Minen nach der Station Chilecito nunmehr bei einer stündlichen Förderung von 40 *t* Mk. 5·30 für die Tonne betragen, während dieselben bei Maultiertransport Mk. 50·— betrugen und außerdem nur vier bis fünf Monate im Jahre ein ungehinderter Maultiertransport möglich war.

Die Anlage zeigt, welch zweckmäßiges Hilfsmittel die Seilbahn in solchen Fällen ist, eine Konstruktion deutschen Ursprunges, die heute zu hoher Entwicklung gelangt ist.

Digitized by Google

CHRONIK.

Preisverteilung. Der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin hatte im Mai v. J. ein Preisausschreiben erlassen zur Bearbeitung der Fragen:

I. Untersuchung über die zweckmäßigste Gestaltung der Anlagen für die Behandlung der Stückgüter auf Bahnhöfen.

II. Die Bedeutung des Betriebskoeffizienten als Wertmesser für die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes.

Über den ersten Gegenstand sind 2 Arbeiten eingegangen, deren eine mit dem Kennwort: „Mit vereinten Kräften vorwärts“ einen Preis von Mk. 300, die andere mit dem Kennwort: „Nicht Schale, sondern Kern“ einen solchen von Mk. 200 erhalten hat, während von den 4 Bearbeitungen des zweiten Gegenstandes nur der Arbeit mit dem Kennwort: „Schnelle Übersicht“ ein Preis von Mk. 400 zuerkannt werden konnte. Die Berichterstattung des Beurteilungsausschusses hat aus besonderen Gründen bis in die September-Sitzung des Vereins verschoben werden müssen, zugleich ist die Ablohnungsfrist für die nicht mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten bis Ende September d. J. verlängert worden.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate April 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905.

Im Monate April 1906 hat das österreichische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate April 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 14,028.915 Personen und 9,593.702 *t* Güter befördert und K 56,052.525 vereinnahmt, das ist pro *km* K 2644.

Im gleichen Monate 1905 betrug die Einnahme K 52,463.701 oder pro *km* K 2520; es resultiert daher für den Monat April 1906 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4·9 %.

In den ersten vier Monaten 1906 wurden auf denselben Bahnen 50,788.367 Personen und 39,741.079 *t* Güter befördert und K 220,945.181 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1905 betrug die Einnahme K 203,851.500. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.193 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1905 dagegen 20.811 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1906 auf K 10.425 gegen K 9795 im Vorjahre, das ist um K 630 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1906 auf K 31.375 gegen K 29.385 im Vorjahre, das ist nun K 1890, mithin um 6·4 % günstiger.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Mai 1906.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 8954 *km* gegen 8788 *km* 1905.)

Befördert wurden 4,547.800 Personen und 3,136.500 *t* Güter, und hiefür K 6,143.500, bezw. K 17,023.400, zusammen K 23,166.900 (+ 737.638 gegen Mai 1905) eingenommen.

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen im Monate Mai 1906 die Transporteinnahmen der westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 4,345.400 (3,641.500 Reisende), im Güterverkehre K 12,037.600 (2,531.800 *t*), jene der östlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 1,798.100 (906.300 Reisende), im Güterverkehre K 4,985.800 (604.700 *t*).

Gegenüber dem definitiven Erfolge des Monats Mai 1905 zeigt die Gesamteinnahme des Berichtsmonats im Personenverkehre eine Zunahme um K 311.177 (+ 209.500 Reisende), im Güterverkehre eine Zunahme um K 426.461 (+ 108.700 *t*).

Sowohl im Personen- wie im Güterverkehre erbrachten bloß die westlichen Staatsbahnen eine Mehreinnahme, und zwar beträgt dieselbe beim Personentransporte K 379.310 (+ 240.100 Reisende), bei der Güterbeförderung K 556.401 (+ 132.500 *t*). Die Einnahme der östlichen Staatsbahnen blieb im Personenverkehre um K 68.133 (— 30.600 Reisende), im Güterverkehre um K 129.940 (— 23.800 *t*) gegenüber den bezüglichen Resultaten des Vergleichsmonats im Vorjahre zurück.

Die Mehreinnahme im Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen ist zum größten Teile in der schönen Witterung, welche im Monate Mai im Gebiete dieses Staatsbahnnetzes herrschte und von welcher besonders der Sonn- und Feiertagsverkehr begünstigt wurde, begründet.

Auf den östlichen Staatsbahnen waren die Witterungsverhältnisse minder günstig, woraus sich auch das Zurückbleiben der Einnahmen derselben aus der Personenbeförderung erklärt.

Zu den Mehreinnahmen des Güterverkehres der westlichen Staatsbahnen trugen stärkere Transporte von Holz, Kohle und Erz, sowie das Ergebnis der Stationsgebühr bei. Die Mindereinnahmen der östlichen Staatsbahnen im Güterverkehre hängt mit der schwächeren Beförderung von Holz, namentlich Bau- und Schnittholz, sowie von Getreide zusammen.

Hinsichtlich des Güterverkehres beider Staatsbahnnetze ist noch zu erwähnen, daß der Monat Mai heuer um einen Feiertag mehr zählte als im Vorjahre, so daß der Vergleichsziffer des letzteren nahezu um eine Tageseinnahme weniger gegenübersteht.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 3,000.000 Personen und 73.300 *t* Güter und hiefür K 430.000, bezw. 87.000, zusammen K 517.000 (+ 51.737 gegen Mai 1905) eingenommen.

Nach der provisorischen Ermittlung stellten sich die Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn im Monate Mai 1906 im Personenverkehre um K 32.141 (+ 156.500 Reisende), im Güterverkehre um K 19.596 (+ 18.400 *t*) höher als die bezüglichen definitiven Erfolgsziffern des gleichen Monats im Vorjahre.

Von der ausgewiesenen Gesamtmehreinnahme der Periode Jänner bis Ende Mai l. J. entfallen K 138.627 (+ 803.800 Reisende) auf den Personenverkehr und K 67.145 (+ 46.500 *t*) auf den Güterverkehr.

Zur Frage der Kanalisierung der Elbe von Wegstädtl bis Aussig. Vor einigen Tagen ist der Bericht des vereinigten Verkehrs- und Montanausschusses der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer, betreffend die Frage der Kanalisierung der Elbe von Wegstädtl nach Aussig erschienen.

Der Bericht der beiden Ausschüsse (Berichterstatter Sekretär-Stellvertreter Dr. Ondraczek) bespricht zunächst die geschichtliche Entwicklung des Kanalisierungsprojektes und stellt sodann jene Einwendungen übersichtlich zusammen, welche gegen die Fortführung der Kanalisierung geltend gemacht wurden, und läßt im Anschlusse die gegenteiligen Auffassungen der für die Kanalisierung eintretenden Experten und Interessenten zu Worte kommen.

Bezüglich der Streitfrage, ob der angestrebte Zweck, die Erzielung eines konstanten Wasserstandes in der Elbestrecke oberhalb Aussig nur im Wege der Kanalisierung oder auch durch eine zweckentsprechende Regulierung herbeigeführt werden könne, haben die vereinigten Ausschüsse den Standpunkt eingenommen, daß in dieser vorwiegend technischen Frage dem Urteile der berufenen und mit den tatsächlichen

Digitized by Google

Verhältnissen auf das genaueste vertrauten, technischen Fachmänner volles Vertrauen entgegengebracht werden müsse.

Dieselben haben auch die sowohl das technische Gebiet betreffende, als auch von der nautischen und kommerziellen Seite zu beurteilende Frage, ob dermalen ein Bedürfnis besteht, die fragliche Flußstrecke zu einer während der ganzen Schifffahrtsperiode für Fahrzeuge von 600 *t* Tragfähigkeit vollschiffigen Wasserstraße auszugestalten oder ob es genüge, wenn für diese Flußstrecke die gleiche Leistungsfähigkeit erzielt wird, wie sie die Elbe unterhalb Aussig dermalen aufweist, im ersteren Sinne beantwortet und sich für die Kanalisierung ausgesprochen. Maßgebend für diese Auffassung war die Erwägung, daß nur der unter den gegebenen Verhältnissen vollkommenste Verkehrsweg und das vollkommenste Verkehrsmittel dauernd dem Verkehre Vorteile zu bieten vermag.

Der Zusammenhang der zu kanalisierenden Flußstrecke mit dem projektierten, großen Netze künstlicher Wasserstraßen erheische dringend, die bereits schiffbaren Wasserstraßen, welche die Fortsetzung des binnenländischen Wasserstraßennetzes nach dem freien Meere zu bilden, nicht auf einer geringeren Stufe der Leistungsfähigkeit verharren zu lassen als die künstlichen Wasserstraßen im Innern des Landes.

Die gegen die Kanalisierung erhobenen Einwendungen betreffen nicht so sehr das gegenständliche Kanalisierungsprojekt, sondern das diesem zugrunde liegende Prinzip überhaupt; die Erfahrungen, welche in anderen Ländern, insbesondere in Deutschland, Frankreich und Belgien mit der Kanalisierung von Flüssen gemacht wurden, vornehmlich aber die in der Enquete vielfach gewürdigten Ergebnisse der Moldau-Kanalisierung zwingen jedoch zu dem Schlusse, daß die Kanalisierung, weit entfernt der Entwicklung einer großen und leistungsfähigen Schifffahrt Schranken zu setzen, einer ungeahnten Verkehrsentwicklung die Wege zu bahnen geeignet erscheint.

Der Umstand, daß die Elbe unterhalb Aussig bei niedrigstem Wasserstande bei weitem nicht jene Tauchtiefe aufweist, welche für die kanalisierte Elbestrecke oberhalb dieser Stadt angestrebt wird, bedeutet zweifellos eine Erschwernis für den durchgehenden Schiffahrtsbetrieb und Güterverkehr. Die vereinzelten Ausschüsse vermochten aus diesem Umstande jedoch nicht die Konsequenz abzuleiten, daß die Anforderungen an die Elbestrecke oberhalb von Aussig eine Einschränkung zu erfahren hätten, welche in der Zukunft leicht als ein nur mit außerordentlich hohem Kostenaufwande zu behebendes Hindernis für die Entwickelung eines rationellen Großschiffahrtsverkehres empfunden werden könnte und haben sich vielmehr der Auffassung jener technischen Experten, Schiffahrtsinteressenten und der an der Strecke unterhalb von Aussig gelegenen Stadtgemeinden angeschlossen, welche aus der verschiedenen Leistungsfähigkeit der beiden Flußstrecken die Forderung ableiten, es sei der Regierung dringend zu empfehlen, einen möglichsten Ausgleich durch die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse in der Strecke Aussig—Landesgrenze herbeizuführen, und die noch offene Frage der anzuwendenden Methode einem eingehendem Stadium zu unterziehen, deren Ergebnisse den Interessenten zugängig zu machen sind, und wegen einer gleichwertigen Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse in der deutschen Elbestrecke mit den beteiligten deutschen Elbeuferstaaten das Einvernehmen zu pflegen. Es darf auch nicht übersehen werden, daß selbst überzeugte Gegner der Kanalisierung ihren Widerspruch fallen gelassen haben, sobald die Tatsache zur allgemeinen Kenntnis gelangte, daß die Kanalisierung bis Trzebantitz als unabänderlich anzusehen sei und lediglich jene der knrzen Flußstrecke Trzebantitz—Aussig noch in Diskussion stehe. Es wurde auch in der Enquete in überzeugender Weise nachgewiesen, daß die Ausschaltung der Flußstrecke Trzebantitz—Aussig aus dem Kanalisierungsprojekte vitale Verkehrsinteressen einzelner Zweige der nordböhmischen Produktion, insbesondere des Brannkohlenbergbanes verletzen würde und schon aus diesem Grunde nicht wohl befürwortet werden könnte.

Bezüglich der beklagten, nachteiligen Beeinflussung des Wasserstandes bei Aussig und der Verläßlichkeit der Wasserstandsprognosen infolge der Moldaukanalisierung und ihrer Fortsetzung in der Elbestrecke oberhalb Aussig hat der Elbeverein in Aussig konkrete Vorschläge (Anfatellung neuer, von Schleusungen unbeeinflußter Pegel, rechtzeitige Meldung der Aufstellung und Umlegung der Wehre, nur allmählige Auffüllung der Haltungen bei niedrigem Wasserstand naw.), erstattet, welche geeignet sein dürften, die konstatierten Unzukömmlichkeiten dauernd zu beheben oder auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Eine die Konkurrenzfähigkeit der Wasserstraße unterbindende, den Exportverkehr ungünstig beeinflussende Erhöhung der Talfrachtraten infolge des Schleppens der Kähne in den Kanalhaltungen glauben die vereinigten Ausschüsse nicht besorgen zu müssen. Die im Bericht angeführten, die Eigenkosten des Schleppbetriebes in kanalisierten Flußstrecken günstig beeinflussenden, betriebsökonomischen Momente bieten eine zureichende Gewähr für die Bildung mäßig gehaltener Schleppl öhne sowohl für den Berg- als für den Talverkehr; die infolge der Kanalisierung sich einstellenden, günstigeren Bedingungen für den Schiffahrtsbetrieb, welche bei freiem Spiel der Kräfte einer sinkenden Tendenz der Frachten Vorschub leisten, werden die durch die Schlepplöhne im Talverkehre resultierende, geringe Belastung mehr denn ausgleichen sich als geeignet erweisen. Mit Recht hat Se. Exz. der Herr Statthalter in der Landtagsdebatte erklärt: „Wenn das Schleppen der Schiffe in ruhig fließendem Wasser einen derartigen Kostenaufwand erfordern würde, der außer allem Vergleiche mit den Kosten steht, wie sie früher erforderlich waren, so wäre nirgends kanalisiert worden. Man wäre auch anderwärts darauf gekommen, daß es unangemessen sei, ein so teueres Werk zu bauen. Man wäre da bei den Eisenbahnen geblieben."

Die glänzenden Erfahrungen, welche in Deutschland bezüglich des Einflusses von Kanalisierungen auf die Schifffrachten und die ganze Verkehrsentwicklung gemacht wurden, lassen die in dieser Beziehung gehegten Besorgnisse als nicht gerechtfertigt erscheinen.

Im Interesse einzelner durch die neue Entwicklung bedrohter oder geschwächter Erwerbszweige und Gebiete sowie im Interesse der allseitigen Nutzbarmachung des der Realisierung entgegengehenden großen Projektes, bringen die vereinigten Ausschüsse folgende Maßnahmen in Vorschlag.

1. Nebst der bereits beantragten Verbesserung der Wasserstandsverhältnisse in der Strecke unterhalb von Aussig den Ausbau eines hinreichend großen und tief veranlagten dritten Hafens in Aussig und eines Kohlenumschlagplatzes für die bergwärts zu verfrachtenden Kohlen in nächster Nähe des Schiffahrtskanales.

2. Um den Verkehr vollbeladener Kähne zwischen Stationen der kanalisierten Flußstrecke und den für die Aussiger Industrie wichtigen Anlegestellen in Schönpriesen und Restomitz während eines möglichst großen Zeitraumes der Schifffahrtsperiode zu ermöglichen, wäre der Vertiefung der Elbestrecke von der Ausmündung der kanalisierten Strecke bis zur Anlegestelle in Nestomitz eine besondere Fürsorge anzuwenden.

3. Die Interessen der Flußschiffahrt, welche durch die Fortsetzung der Kanalisierung bis Aussig in empfindlicher Weise berührt werden, sollen der besonderen Fürsorge der Regierung empfohlen werden.

Digitized by Google

4. Im Interesse der Personendampfschiffahrt werden die von der südsächsisch-böhmischen Dampfschiffahrtsgesellschaft aufgestellten Forderungen (Erhöhung der Breite der Zuführungskanäle auf 14 *m*, Vorschleufungsrecht, volle Schiffahrtsabgabenfreiheit) der Regierung zur Berücksichtigung zu empfehlen sein.

Was die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf der Elbe anbelangt, so hat die Kammer zu dieser Frage schon früher Stellung genommen. Die Ausführungen des Berichtes setzen abermals die große Bedeutung der Abgabenfreiheit für die österr. Volkswirtschaft auseinander, und empfehlen die vereinigten Ausschüsse der Kammer neuerdings ihr Votum für ein unverbrüchliches Festhalten an dem die Gebührenfreiheit der internationalen Elbe gewährleistenden Staatsvertrage mit den deutschen Elbeuferstaaten abgeben und diese Kundgebung zur Kenntnis des k. k. Handelsministeriums bringen zu wollen.

Betriebsergebnisse der königl. ungarischen Staatsbahnen in den letzten zehn Jahren. Die finanziellen Ergebnisse der königl. ungarischen Staatsbahnen zeigen einen fast ununterbrochenen Fortschritt gegen die Vorjahre, ungeachtet einer die Interessen der heimischen Produktion und der allgemeinen staatlichen Aufgaben mit namhaften Opfern fördernden Tarifpolitik.

Die Ergebnisse des Vorjahres (1905) sind in Gegenüberstellung zu den Ergebnissen des Jahres 1904, abgerundet auf hundert Kronen, die folgenden:

	1904	1905	Im Jahre 1905 daher mehr in % +
	Kronen		
Personen, Militär und Gepäck	57,635.700	62,524.500	4,898.800	8·5
Fracht- und Eilgüter . .	161,784.900	171,839.800	10,054.900	6·2
Div. Einnahmen	21,823.900	23,077.500	1,253.600	5·7
Im ganzen	241,264.500	257,441.800	16,177.300	6·7

Die Steigerung ist demnach eine recht bedeutende, namentlich im Personenverkehr, wobei noch zu bemerken ist, daß diese Steigerung der Einnahme auch eine nicht unerhebliche Steigerung der in den obigen Ziffern nicht enthaltenen Transportetenergebnisse (20% beim Personen-, 5% beim Frachten- und 7% beim Eilgutverkehr) zugunsten der staatlichen Einkünfte mit sich bringt. Die Länge des ungarischen Staatsbahnnetzes war im Jahre 1905 nur um 210 *km* größer als im Jahre 1904, bezw. 8253 *km* gegen 8043, daher die oben angewiesene Steigerung der Einnahmen keineswegs dem unbedeutenden Zuwachse an obendrein verkehrsarmen Strecken, sondern fast ausschließlich der Steigerung des Verkehrs auf den alten Linien zuzuschreiben ist.

Die Betriebsausgaben betrugen rund K 166,100.000 (gegen K 153,116.400 im Jahre 1904), somit der Reinertrag K 91,340.000, d. i. um fast 4·5 Millionen Kronen mehr als im Staatsvoranschlage pro 1905 vorgesehen war. Der erzielte Reinertrag entspricht einer Verzinsung des in das Staatsbahnnetz Ende 1905 investierten nominellen Kapitals von K 2.350,700.000 von 3·88 und des effektiven Kapitals von K 1.966,550.000 von 4·64%. Es ist dies, abgesehen von dem Ausstellungsjahre 1896, das höchste perzentuelle Ergebnis der letzten zehn Jahre des Staatsbetriebes, während die oben angewiesenen Erträgnisse, und zwar sowohl die Brutto- als auch die Nettoeinnahmen des Vorjahres, bei — wie bereits oben erwähnt — nur wenig veränderten Bahnnetze die höchsten sind, welche auf den Staatsbahnen bis jetzt überhaupt erreicht wurden.

Die Länge des eigenen Bahnnetzes unserer Staatsbahn ist in den letzten zehn Jahren um 7·6%, das investierte Kapital um 24%, die Bruttoeinnahmen um 31%, die Ausgaben um 38%, der Reinertrag um 20% und die Bruttoeinnahme per Bahnkilometer, welche im Jahre 1896 K 25.600. im Jahre 1905 aber K 30.120 betrug, um 18% gestiegen.

Der Betriebskoeffizient betrug ähnlich demjenigen der Vorjahre 64·4%.

LITERATUR.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht herausgegeben vom Regierungsrat Dr. jur. Franz Eger. XXII. Bd., Heft 1 und 2. Breslau J. M. Kern's Verlag.

Die beiden Hefte enthalten 130 Entscheidungen aus allen Gebieten des Eisenbahnrechtes, 12 Abhandlungen und einige Literaturanzeigen. Auf zwei der interessanten Abhandlungen: Dr. Schmitz: Der Frachtzuschlag nach § 53 V.-O. und Cörmann: Der Beförderungszwang der Eisenbahnen kommen wir nach Vollendung derselben im nächsten Hefte zurück. Wie immer können wir die Zeitschrift allen Interessenten nur wärmstens anempfehlen.

Haidingers Selbstadvokat. Von dem an dieser Stelle schon mehrmals erwähnten Werke „Andreas Haidingers Selbstadvokat" veranstaltet die Manzsche k. u. k. Hof-Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wien I. Kohlmarkt Nr. 20, soeben die 18. Auflage, wovon nun 9 Lieferungen vorliegen.

Wir können die neueste Auflage dieses Werkes, das sich von jeher der größten Beliebtheit und Verbreitung erfreute, und dessen Preis bei sorgfältigster Ausstattung ein äußerst mäßiger ist (20 Lieferungen à 60 Heller) jedermann auf das wärmste empfehlen, sowohl wegen des ausgezeichneten Textes als auch der vielen trefflichen Formulare und Muster.

Niederösterreichs Sommerfrischen, Kurorte und Höhenstationen behandelt in liebevoller und wahrheitsgetreuer Weise ein jüngst im Verlage des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Niederösterreich erschienener, hübsch illustrierter Führer, welcher etwa anderthalbhundert namhaftere Fremdenorte unseres Kronlandes schildert.

Dem Führer wurde von bernfenster Seite, durch Hofrat Professor Schrötter, ein ärztliches Geleitwort vorgestellt.

Das Büchlein, welches alles für den Sommer- und Kurgast Wissenswerte enthält, wird im Auskunftsbureau des Fremdenverkehrs-Verbandes, Wien, I. Stubenring 20, abgegeben.

CLUB-BIBLIOTHEK.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Juni 1906.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Peter Friedrich Kupka, kaiserl. Rat, Ober-inspektor und Abteilungs-Vorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn; Gustav Landesy, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P. in Graz; Rudolf Galitzenstein, Adjunkt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Mauritius König, Ober-Revident der priv. österr.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Gestorben ist:

Das wirkliche Mitglied Herr Johann Kremser, kaiserl. Rat, Inspektor, Stations-Vorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Stand mit Ende Juni 1906: 627 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilleber. Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages 3.

Mit 20. Juli 1906 tritt zum Gütertarif Teil II für den Nordostdeutsch-Sächsischen Verband vom 1. Juni 1902 der Nachtrag 3 in Kraft; Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B., als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht auf und sind bei der königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 10 Pfennig oder 12 Heller erhältlich.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VI.

Mit 25. Juli 1906 tritt zum Gütertarif Teil II des Schlesisch-Sächsischen Verbandes vom 15. August 1902 der Nachtrag VI in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königlichen Eisenbahndirektion in Breslau und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 10 Pfennig oder 12 Heller erhältlich.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung eines neuen Teiles I, Abteilung B.

Mit 15. Juli 1906 tritt für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein neuer Teil I, Abteilung B in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1903 aufgehoben wird.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind durch die königl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld als auch bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 55 Pfennig oder 65 Heller erhältlich.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 20. Juli 1906 treten zum Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verband folgende Nachträge in Kraft u. zw.:

a) Nachtrag IX zum gemeinschaftlichen Heft,
b) Nachtrag XII zum Heft 1,
c) Nachtrag XI zum Heft 2,

welche in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegen.

Exemplare sind bei der königl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise:

a) von 2 Pfennig oder 2 Heller
b) „ 20 „ „ 24 „
c) „ 10 „ „ 12 „

erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge VI und IX zu den Heften 1 und 2.

Mit 20. Juli l. J. treten zum Gütertarif Teil 11 für den Norddeutsch-Sächsischen Verband die Nachträge VI und IX zu den Heften 1 und 2 in Kraft, welche in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegen. Exemplare sind bei der königlichen General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Pfennig respektive 7 Heller erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XII.

Mit 20. Juli 1906 tritt zum Gütertarif Teil 11 für den Berlin-Stettin-Sächsischen Verband vom 20. August 1901 der Nachtrag XII in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau und Friedland i. B. sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königlichen General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 10 Pfennig oder 12 Heller erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Deutscher Eisenbahn Gütertarif, Teil I.

Einführung der Nachträge I zu den Abteilungen A und B.

Mit 1. Juli l. J. treten die Nachträge I der Abteilungen A und B zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil 1 vom 1. April l. J. in Kraft.

Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau, Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königl. Eisenbahn-Direktion in Berlin sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 5 Pfennig resp. 6 Heller pro Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Gültig ab 1. Juni 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

Wien—Lemberg Skotschau Krakau und Czernowitz.

Wien—Aussig—Tharandt—Constanz.

Wien—Marienbad—Karlsbad—Eger.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—Marienbad—Karlsbad—Eger (Franzensbad) Gossat—(Asch)—Aachen.

Wien—Prag—Berlin.

Wien—Prag—Dresden.

Wien—Prag—Hamburg.

Wien—Prag—Kopenhagen.

Wien—Prag—Stockholm.

Wien—Prag—Christiania.

Wien—Prag—Petersburg.

Wien—Prag—Warschau.

Wien—Prag—Eydtkuhnen.

Wien—Prag—Libau.

Wien—Prag—Riga.

Wien—Prag—Reval.

Wien—Prag—Petersburg.

Wien—Prag—Moskau.

Wien—Prag—Kiew.

Wien—Prag—Odessa.

Wien—Prag—Sebastopol.

Wien—Prag—Jassy.

Wien—Prag—Bukarest.

Wien—Prag—Constantinopel.

Wien—Prag—Belgrad.

Wien—Prag—Saloniki.

Wien—Prag—Athen.

Wien—Prag—Smyrna.

Wien—Prag—Alexandrien.

Wien—Prag—Port Said.

Wien—Prag—Kairo.

Wien—Prag—Suez.

Wien—Prag—Aden.

Wien—Prag—Bombay.

Wien—Prag—Colombo.

Wien—Prag—Singapore.

Wien—Prag—Batavia.

Wien—Prag—Sydney.

Wien—Prag—Melbourne.

Wien—Prag—Adelaide.

Wien—Prag—Perth.

Wien—Prag—Albany.

Wien—Prag—Fremantle.

Wien—Prag—Durban.

Wien—Prag—Kapstadt.

Wien—Prag—Johannesburg.

Wien—Prag—Pretoria.

Wien—Prag—Delagoa Bay.

Wien—Prag—Beira.

Wien—Prag—Buluwayo.

Wien—Prag—Victoria Falls.

Wien—Prag—Livingstone.

Wien—Prag—Salisbury.

Wien—Prag—Umtali.

Wien—Prag—Mafeking.

Wien—Prag—Bloemfontein.

Wien—Prag—Port Elizabeth.

Wien—Prag—East London.

Wien—Prag—Kimberley.

Wien—Prag—Port Nolloth.

Wien—Prag—Walfischbay.

Wien—Prag—Swakopmund.

Wien—Prag—Windhuk.

Wien—Prag—Keetmanshoop.

Wien—Prag—Kubub.

Wien—Prag—Karibib.

Wien—Prag—Okahandja.

Wien—Prag—Otjimbingue.

Wien—Prag—Omaruru.

Wien—Prag—Usakos

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 542

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**
Wien, XX. Dresdnerstraße 68.
Gewinde-Schneidwerge, Spiralbohrer, Reibahlen, Pfräser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 684

Österreichische **Siemens-Schuckert-Werke**
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 538
Dynamomaschinen · Schaltapparate · Installationsmaterial.
Elektromotoren · Zähler · Bogenlampen.
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Elegante Herrengarderoben u. Uniformen nach Mat
Gustav Pollak & Bruder
Wien, I. Schottenring Nr. 2. 843
Filiale: I. Rotenthurmstraße Nr. 18.

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kamin-aufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen, Pflasterungen, Preiskurrant und Muster-blätter auf Wunsch gratis und franko. 660

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleissperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bußing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Leobersdorfer Maschinenfabrik
„GANZ & Co.
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 903

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsverpfändung in außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die nähere Art Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt erhält. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadenersatzgeld, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übrige Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 547

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Fischerbachgasse 11. Telephon Nr. 265. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.846. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 650.696.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsquelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº. 22. **Wien, den 1. August 1906.** XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo auch keine Dichtung anzusprechen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc.

sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

487

Die unter dem verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 258
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien.

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER
CENTRAL-BUREAU:
WIEN, VI/1 KÖSTLERGASSE Nº 7.

Ausführung aller bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverluste.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Kingwändeverkleidung von Signalhütten, Wärterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierten Bauobjekten jeder Art.
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen, Trockenlegung feuchter Mauern.
Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.

FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN
PAT. EMULIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1829. **Wien, I. Wollzeile 39.**
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 479
Reservefond d. Anst.: K 8,245.614. Gen.-Versicherungssumme K 2 250,781.833.

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:

Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 3209.
Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dębanski**, Wien, VII. Lindengasse 3. T. 5602.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 797.
Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 3209.
Ing. **Viktor Karmin** (II. Patentanwalt: Reichl & Co.), Wien, I. Fischerstieg 1. T. 1065.
Ing. **Jakoan Lax**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 19. T. 8597.
Ing. **Victor Moonth**, Wien, I. Jasomirgottstr. 4. T. 10058.
Ing. **Anton v. Sterr**, Wien, IV. Frankenberggasse 8. T. 7944.
Ing. **Victor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 28. T. 4961.
Ing. **Wasa Trenkerovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 3. T. 10045.
Ing. **Eduard Winkelmann** Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. **J. Zifer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 6611.
Ing. **Rud. Zipser**, Wien, VII. Lindengasse 4. T. 9645.
Ing. **Moriz Schmolka**, Böhm. Ferdinandsgasse 17. T. 450.
Ing. **Heinrich Schmolka**, Prag, Heinrichsgasse 17. T. 1085.

J. Braun's Söhne, Vöcklabruck, Ober-Österr.
Gußstahl- u. Feilenfabrik. Gußstahl, Schmiedestücke. Schmiede- und Schlosserei-Werkzeug.
Alle Sorten Feilen und Raspeln, Aufhauen solcher, Anhauen und Schraubstöcke, sowie Anstalten derselben, geschmiedete Schaufel, Gruben- und Oberhauenwerkzeug in bester Qualität.
Schleifmühle aus bestem Scharfkorn aus eigenem Bruch. 542

Der Inhaber des österr. Patentes Nr. 13.241 vom 15. April 1903 betreffend:
„Achslagerung für Fahrbühnen u. dgl. mit Einzelachsen für die Tragräder"
wünscht behufs Fabrikation des patentierten Gegenstandes mit österreichischen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Derselbe ist auch bereit, das Patent zu verkaufen, Lizenzen zu erteilen und andere Vorschläge zur Ausführung der in Frage stehenden Erfindung entgegenzunehmen. Gefl. Anträge befördert bereitwilligst: Anton von Sterr, Patentanwalt in Wien, IV. Frankenberggasse Nr. 8. 516

Schnelldreh-Revolverstahl Nº 5/0 Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Wien X/3.

Digitized by Google

Schienenschuh

Patent Scheinig & Hofmann.

Vollkommenste Stoßverbindung für Straßen- u. Vollbahnen.

☐ Patente in allen Staaten. ☐

Bahnen, welche unseren Schienenschuh in Verwendung gen. haben:

Linz-Urfahr, Hallstatt, Linz-Gaisbach, Pöstlingbergbahn, Preßburg, Aussee, Aussig, Teplitz, Rouen, Barcelona, Krakau, Linz-Ebelsberg, Zwickau, Elberfeld, Algier, Lüttich, Valparaiso (Grubenbahn), Palermo, Wien, Nordhausen, Bielefeld, Augsburg, Chaux de Fonds, Hamm, Wiener Lokalbahnen, Elberfeld-Ronsdorf, Reichenberg, Czernowitz, Stettin, Ulm, Libau, Mailand, Mühlhausen, Plauen, Moskau, Dessau, Halle-Merseburg, Zürich, Kohlscheid, Aachen, Lausanne, Madrid, Braunschweig, Karlsruhe, Hohenschönhausen, Halle, Luzern, Amiens, Liegnitz, Essen, Neviges, Regensburg, Trier, Kassel, Düsseldorf, Graz, St. Gallen, Bielitz-Biala, Remscheid, Beuroth, Elberfeld — Gronenberg — Remscheid, Buenos-Aires.

SCHEINIG & HOFMANN, Linz a. D., Ober-Österr.

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Bautheodolite, Universal-Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkeltrommeln, Winkelspiegel, Regel-Transporteure, Pantographen, Meßbänder, Maßstäbe, Meßlatten, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner
(Patent Pfeuffer). 504

Zweigfabrik der
Rheinischen Linoleumwerke A.-G.
Bedburg bei Köln am Rhein.

Bureaux:
Wien, I. Dominikanerbastei 17.
Telephon 12877.

I. Österr. Lincrusta-Fabrik

Bedburger Lincrusta-Werke

641

Telephon 8562.
Telegrammadresse:
Lincrusta, Wien.

WIEN
IV., Louisengasse 31.

Postspark.-Konto 818.484
Clearingverkehr.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 518

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Möbel

Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.

Direkt vom **Kunst-Tischlermeister** erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

☐ **Komplette Brautausstattungen** von fl. 65 bis 5000. ☐
Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand reell. *25jährige Garantie.* *1000 Anerkennungen.*

HERMANN KLAMPER's Nachf. Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und
RUDOLF HAAS
Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincrusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

560

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Einzig sicherer Schutz gegen Mottenfraß

TARMALIT

590

Überall erhältlich.

Kein lästiges Einstreuen mehr!
Kein übler Geruch! Höchst desinfizierend!
Von Fachautoritäten glänzend beurteilt!

Öst. Holzstoffwaren-Industrie

Abteilung Tarmalitwerke
Wien, IV. Bezirk, Viktorgasse Nr. 14.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 22. Wien, den 1. August 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau. Von E. Scheichl. Alkohol und Verkehrssicherheit. Von Otto de Terra. Die Eröffnung der Wocheinerbahn. — Elektrische Bahnen: Zugförderung mit zwei elektrischen Lokomotiven. Die Zukunft der elektrischen Zugförderung. — Chronik: Personalnachrichten. Die Längen der für den öffentlichen Verkehr dienenden, mit Dampf- und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern. XVI. Jahresbericht des Westschweizerischen Technikums in Biel. Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und der österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft am 31. Dezember 1905. Verwendung von Dampfmotorwagen zu Sonderfahrten. Die Rentabilität der sächsischen Staatsbahn im Jahre 1904. Betriebsergebnisse der Buschtehrader Eisenbahn im Jahre 1905. — Literatur: Handbuch der Ingenieurwissenschaften. A. Hartlebens statistische Tabelle über alle Staaten der Erde. Die rechtliche Natur der Arbeitsordnung. — Club-Nachrichten: Bibliothek.

Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau.

Nach einem Vortrage, gehalten im Club österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien, am 13. März 1906, von Ober-Ingenieur E. Scheichl.

Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau schließt in Murnau an die in die bayrischen Alpen führende Staatsbahnlinie München—Starnberg—Murnau an.

Der Bau der genannten Bahnlinie wurde im Jahre 1899 begonnen und im Jahre 1900 soweit vollendet, daß in diesem Jahre bereits Probefahrten unternommen werden konnten.

Die Bahn war ursprünglich als Drehstrombahn nach dem Muster der Bahn Burgdorf-Thun in der Schweiz ausgeführt. Der im Kraftwerk erzeugte Drehstrom von 3×5000 *V* Spannung wurde Transformatorenstationen längs der Bahnstrecke zugeführt und in diesen auf die Gebrauchsspannung von 3×750 *V* heruntertransformiert. Die Fahrleitung war zweipolig. Da die elektrische Einrichtung nicht vollkommen den gestellten Anforderungen entsprach, wurde der Betrieb zunächst mit Dampflokomotiven aufgenommen.

Die Münchener Lokalbahn A.-G, welche am 1. Jänner 1904 die Bahnanlage samt der noch vorhandenen elektrischen Streckenausrüstung und dem Kraftwerke von den süddeutschen elektrischen Lokalbahnen in L. übernahm, beschloß, insbesondere mit Rücksicht auf das bereits bestehende Kraftwerk, auf den elektrischen Betrieb überzugehen.

Die diesbezüglich mit mehreren Elektrizitätsfirmen gepflogenen Verhandlungen führten im März 1904 zum definitiven Abschlusse mit den Siemens-Schuckert-Werken in Berlin.

Es wäre wohl naheliegend gewesen, wegen der größtmöglichen Ausnützung der vorhandenen Anlage das Drehstromsystem für den Betrieb der Bahn beizubehalten.

Die nachfolgend angeführten Erwägungen führten die Bahnverwaltung jedoch zu einem anderen Entschlusse.

Nach den auf Grund des vorgeschriebenen Betriebsprogrammes aufgestellten Berechnungen waren in erster Linie die Streckentransformatoren zu schwach.

Um nicht eine zu stark veränderliche Beanspruchung des Kraftwerkes zu erhalten, mußte darauf Bedacht genommen werden, bei den stark wechselnden Neigungen die Motorfahrzeuge mit leicht zulässigen Geschwindigkeitsregulierungen auszuführen, welche der Drehstrommotor nicht bietet. Da ferner die Endbahnhöfe sehr umfangreiche, für eine doppelpolige Fahrdrahtleitung ungünstige Weichenanlagen besitzen, wurde von der Beibehaltung des Drehstromes als Betriebsstrom für die Bahnanlage abgesehen.

Gegen Gleichstrom sprachen die zum schwachen Verkehr relativ hohen Bedienungs- und Unterhaltungskosten der zwei oder drei zu errichtenden Unterstationen mit Umformern und Akkumulatoren-Batterien.

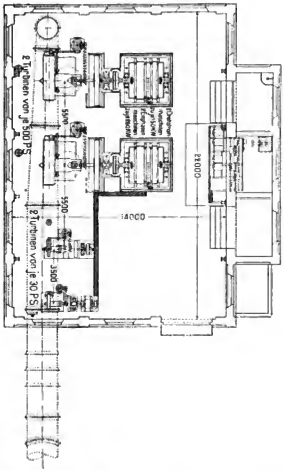
Man entschied sich daher für den Betrieb mit einphasigem Wechselstrom von niederer Periodenzahl und einer Fahrdrahtspannung von 5000 *V*.

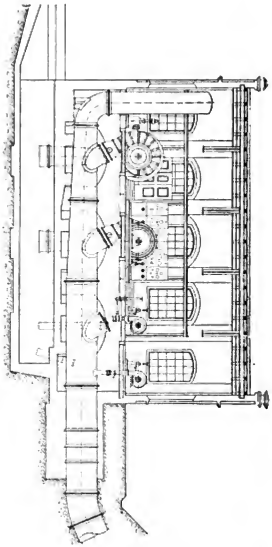
Der Wechselstromserienmotor besitzt gleich dem Gleichstromserienmotor bei wechselnden Belastungen eine selbsttätige Geschwindigkeitsregulierung. Bei beiden Motoren ändert sich die Geschwindigkeit selbsttätig mit der Belastung und Steigung der Bahn, derart, daß mit steigender Zugkraft die Geschwindigkeit wesentlich sinkt, sich demnach der Energiebedarf bei sehr verschiedenen Neigungsverhältnissen nur wenig ändert.

Die Fahrdrahtordnung wird einfach und betriebssicher. Die gewählte hohe Fahrdrahtspannung machte Umformerstationen oder Streckentransformatoren überflüssig.

Die Bahn zweigt wie bereits erwähnt, (Fig. 1) vom Bahnhofe Murnau der bayrischen Staatsbahn ab und überschreitet auf hohem Viadukt die Bahn nach Garmisch-Partenkirchen. Anfangs eine südliche Richtung einnehmend, wendet sie sich in scharfer Kurve nach Westen und

Digitized by Google





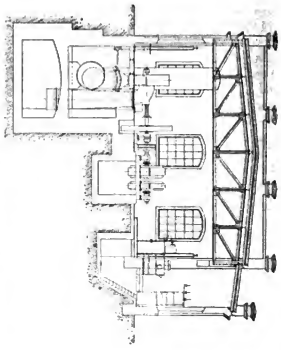
führt längs des das Murnauer Moos nördlich begrenzenden Bergabhanges bis zur Station Saulgrab.

Von Saulgrab aus wieder nach Süden abbiegend, erreicht die Bahn ihre höchste Stelle (875 *m* über der Nordsee). Dann geht es abwärts in den schönen Ammergau, an den Stationen Altenau, Scherenau und Unterammergau vorüber, hierauf wieder mäßig ansteigend nach der Endstation, dem durch seine Passionsspiele weltbekannten Oberammergau.

Die Gesamtlänge der normalspurigen Bahn ist 23·6 *km*.

Die Bahn besitzt ausgesprochenen Charakter einer Gebirgsbahn. Sie weist Steigungen bis zu 30‰ auf u. zw. letztere fast ununterbrochen auf 6 *km* Länge. Der absolute Höhenunterschied vom tiefsten bis zum höchsten Punkt der Bahn beträgt 202 *m*.

Durch die vielen Gegensteigungen ist der bei einer Hin- und Rückfahrt zu überwindende Höhenunterschied jedoch 329 *m*. Es sind zahlreiche scharfe, einfache und Gegenkrümmungen, insbesondere in den größten Steigungen vorhanden.



Digitized by Google

Das Wasserkraftwerk, welches den Betriebsstrom liefert, ist in einer Klamm der Ammer, im sogenannten „Kammerl“ gelegen.

Von diesem ist eine Druckrohrleitung von 75 *m* Länge, 2000 *mm* lichtem Durchmesser bis zum Kraftwerksgebäude verlegt.

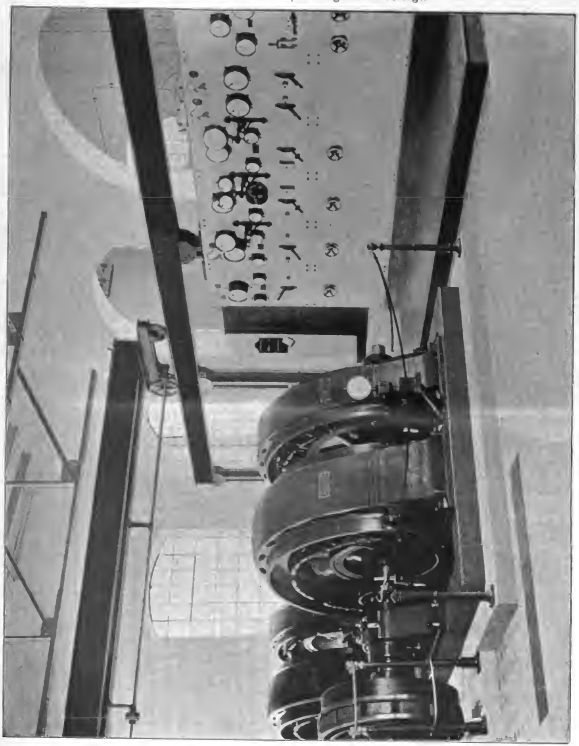


Fig. 8.

Der Oberwasserkanal, 1400 *m* lang, führt von einem in die Ammer eingebauten, solid ausgeführten Wehr zuerst durch einen Tunnel von rund 200 *m* Länge, übersetzt in einem etwa 100 *m* langen eisernen Aquadukt die kleine Ammer und führt dann längs einer Berglehne zum Wasserschloß.

Das nutzbare Gefälle ist 23·75 *m*. Ungefähr zehn Monate des Jahres hindurch stehen durchschnittlich 2 m^3 Wasser in der Sekunde zur Verfügung, während in der wasserarmen Zeit, d. i. durch ungefähr zwei Monate des Jahres, die sekundliche Wassermenge auf 1·45 m^3 zurückgeht.

Digitized by Google

Das Kraftwerk kann demnach zehn Monate hindurch rund 480 eff. *PS* und zwei Monate hindurch rund 340 eff. *PS* leisten. Mit diesen Leistungen mußte bei Bestimmung der Fahrbetriebsmittel gerechnet werden.

In dem 22 *m* langen und 14 *m* breiten Maschinenhause (Fig. 2) sind zwei Stück 500pferdige und zwei 30pferdige Turbinen von der Maschinenfabrik Voith in Heidenheim aufgestellt.

Es war ursprünglich geplant, durch Anwendung von Sammelbecken für die Stunden des stärksten Verkehres 6 m^3 in der Sekunde zur Verfügung zu halten. Aus diesem Grunde erhielt die Rohrleitung den großen Durchmesser von 2000 *mm*. Die Verteilungsleitung wurde mit drei Stutzen zum Anschluß von drei großen Turbinen ausgeführt.

Während des Baues ließ man jedoch den Gedanken der Aufspeicherung des Wassers fallen und stellte an Stelle der dritten großen Turbine die zwei kleineren Turbinen auf.

Jeder Regulator besitzt eine Vorrichtung zur Tourenverstellung in weiten Grenzen während des Betriebes, welche von der Schalttafel aus eingeleitet werden kann, sowie ein Getriebe zur Handregulierung, welches ebenfalls während des Betriebes mit einem einzigen Griff ein- und ausgeschaltet werden kann.

Mittels Zodel-Voith Kupplung ist mit jeder 500pferdigen Turbine ein Maschinensatz, bestehend aus einer Wechselstrommaschine für den Bahnbetrieb und einer Drehstrommaschine für Beleuchtung und Kraftzwecke, direkt gekuppelt.

Beide Maschinen sind auf einem gemeinsamen gußeisernen Rahmen gelagert.

Die achtpoligen Wechselstrommaschinen besitzen je eine Leistung von 280 *KW* bei $\cos \varphi = 0{\cdot}8$. Die Spannung ist 5500 *V*, die Periodenzahl 16 in der Sekunde. Die zwanzigpoligen Drehstrommaschinen können dauernd 150 *KW* bei $\cos \varphi = 0{\cdot}9$ leisten. Die verkettete Spannung ist 5000 *V*, die Periodenzahl 40 in der Sekunde.

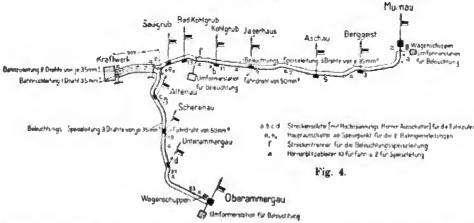


Fig. 4.

Am Ende der Rohrleitung wurde ein Windkessel angeordnet, durch welchen die Wasserschläge, die bei raschem Abschluß der Turbinen infolge plötzlicher Entlastungen der Generatoren unvermeidlich sind, gedämpft werden.

Die 500pferdigen Turbinen haben 240, die 30pferdigen 500 Umdrehungen in der Minute.

Die Turbinen sind Francis-Spiralturbinen.

Die großen Turbinen sind durch Drosselklappen, die kleinen durch Wasserschieber von der Rohrleitung abschließbar.

Die Leitapparate der Turbinen sind mit drehbaren Leitschaufeln ausgerüstet, durch welche die verarbeitete Wassermenge dem jeweiligen Kraftbedarf der Generatoren angepaßt wird.

Die Einstellung der Leitschaufelöffnungen erfolgt durch selbsttätige, indirekt wirkende Regulatoren mit hydraulischem Servomotor.

Ursprünglich waren mechanische Regulatoren aufgestellt, zu deren Unterstützung mit Rücksicht auf die großen Belastungsschwankungen große Schwungräder auf den Turbinenwellen angeordnet wurden.

Die von den beiden 30pferdigen Turbinen angetriebenen Gleichstrommaschinen von je 20 *KW* Leistung bei 150 *V* Spannung dienen für die Erregung der Wechsel- und Drehstromgeneratoren und für die Beleuchtung des Maschinenraumes und der Wohnungen des Betriebspersonales des Kraftwerkes.

An einer Längsseite des Maschinenhauses (Fig. 3) steht die Schalttafel, ausgerüstet mit modernen Schalt- und Meßapparaten. Die Meß- und Schaltapparate auf der Schalttafel stehen sämtlich unter Niederspannung. Die Hochspannung führenden Leitungen, Schalter und Sicherungen sind in einem Anbau des Maschinenhauses hinter der Schalttafel angeordnet.

Für den Schutz gegen Überspannungen und Blitzschläge sind eine Wasserstrahlerdungsvorrichtung und Hörnerblitzableiter vorgesehen.

Die elektrischen Leitungen von den Maschinen zum Schaltraum sind in unterirdische, gemauerte Kanäle verlegt.

Ein Kran, dessen Laufbahn auf schmiedeisernen Säulen ruht, bestreicht das ganze Maschinenhaus.

Digitized by Google

Vom Kraftwerk führen die Licht- und Bahnspeiseleitungen auf gemeinsamem Gestänge nach dem ungefähr 3 *km* entfernten Saulgrub (Fig. 4). Die Lichtleitung für hochgespannten Drehstrom besteht aus zwei Litzen von je drei Drähten à 35 mm^2 Querschnitt. Von Saulgrub führt eine Leitung nach Murnau, die zweite nach Oberammergau und zwar auf den Masten der Fahrdrahtanlage der Bahn.

(Fortsetzung folgt.)

Alkohol und Verkehrssicherheit.

Von Otto de Terra.

Der Kampf gegen die schweren Schädigungen der nationalen Wohlfahrt durch den in allen Ständen und Berufskreisen üblichen gewohnheitsmäßigen und reichlichen Genuß alkoholischer Getränke tritt mehr und mehr in den Vordergrund des öffentlichen Interes es. In allen Schichten der Bevölkerung wächst die Erkenntnis, daß diesem Übel nachdrücklich entgegengetreten werden muß, um die damit verbundenen Nachteile für die körperliche und geistige wie für die sittliche und wirtschaftliche Entwicklung des deutschen Volkes mindestens wesentlich zu mildern.

Der besondere Wert dieser Bestrebungen für den verantwortlichen und gefahrvollen Verkehrsdienst ist unverkennbar; hängt doch Gesundheit, Gut und Leben vieler Tausende täglich und stündlich davon ab, daß namentlich im Augenblicke einer drohenden Gefahr die Fähigkeit, klar zu denken, umsichtig und entschlossen zu handeln, bei dem Personal der Verkehrsanstalten (Eisenbahnen, Straßenbahnen, Dampfschiffe u. s. w.) nicht durch den Genuß alkoholischer Getränke beeinträchtigt ist

Gerade in letzter Zeit ist in rascher Aufeinanderfolge eine ganze Reihe von schweren Eisenbahnunfällen nachweislich durch reichlichen Alkoholgenuß des beteiligten Eisenbahnpersonales herbeigeführt worden.

1. Am 23. Juli wurde auf der Strecke Ruhbank — Wittgendorf auf einem Überwege abends ein mit elf Personen besetzter Omnibus von einer leerfahrenden Maschine erfaßt und überfahren, wobei drei Personen schwer, die übrigen leicht verletzt wurden. Der betreffende Schrankenwärter hatte an dem Tage, einem Sonntage, an einem Kreiskriegerfest teilgenommen. Unter der Einwirkung reichlichen Alkoholgenusses war er abends auf seinem Posten eingeschlafen und hatte es unterlassen, die Schranke rechtzeitig zu schließen. Wegen dieser groben Fahrlässigkeit ist er von dem Landgericht Hirschberg kürzlich zu einem Jahre Gefängnis verurteilt worden.

2. Am 7. August stieß der Schnellzug Nr. 113 zwischen Spremberg und Schleife mit dem Nachzug zu Schnellzug Nr. 112 zusammen. Beide Maschinen und Packwagen, zwei Gepäckwagen und fünf Personenwagen entgleisten und wurden größtenteils zertrümmert, 16 Personen büßten ihr Leben ein, weit über 100 wurden mehr oder minder schwer verletzt. Der entstandene Schaden an Geldeswert beziffert sich auf etwa 2 Millionen Mark. Das entsetzliche Unglück ist durch den betreffenden Stationsbeamten in Spremberg angerichtet worden, der nach durchspielter und durchzechter Nacht in angetrunkenem Zustande in den Dienst getreten ist und völlig kopflos den einfachsten und klarsten Sicherheitsvorschriften zuwidergehandelt hat. Von dem Landgerichte Kottbus ist er deswegen — überaus milde — zu ein Jahr vier Monaten Gefängnis verurteilt worden. Unbegreiflich ist, wie das Gericht angesichts der klaren Feststellungen der Voruntersuchung, die über die „Angetrunkenheit“ des schuldigen Beamten keinen Zweifel gelassen hatten, in der Hauptverhandlung zu der Überzeugung gelangen konnte, daß er „in keiner Weise unter der Einwirkung des Alkohols gelitten hatte“.

3. Am 30. September fuhr auf Bahnhof Czernitz (Oberschlesien) ein Personenzug bei der Ausfahrt unter Nichtbeachtung des Haltesignals auf den Prellbock eines stumpfen Geleises. Die Lokomotive, der Packwagen und drei Personenwagen stürzten die Böschung hinab. Der Lokomotivführer und der Heizer wurden getötet, der Zugführer und zwei Reisende wurden schwer, mehrere andere leicht verletzt.

Zugführer, Lokomotivführer und Heizer des verunglückten Zuges sind an dem Tage — nach der Gehaltszahlung — nunwiderlegten Zeitungsnachrichten zufolge betrunken gewesen.

4 Am 17. Oktober ist in Tilsit der — betrunkene — Lokomotivführer eines nach Insterburg bestimmten Güterzuges ohne seinen Zug, nur mit dem Packwagen, unter Nichtbeachtung der Signale mit Volldampf auf die Strecke nach Labian (statt nach Insterburg) gefahren und dort in einer starken Krümmung auf den in voller Fahrt entgegenkommenden Personenzug 909 gestoßen. Die Lokomotiven und Gepäckwagen beider Züge wurden stark beschädigt. Der betrunkene Lokomotivführer, der das Unheil verschuldete, erlitt es schwere Verletzungen, daß er bald darauf starb. Auch der Führer des Personenzuges wurde schwer verletzt, ebenso die beiden Heizer und zwei Reisende. Die Verletzungen anderer Reisenden waren leichterer Natur.

Unzweifelhaft ist Alkoholgenuß des Personals sehr viel häufiger die unmittelbare oder auch nur mittelbare Ursache von Eisenbahnunfällen, als in der Öffentlichkeit oder auch nur an den leitenden Stellen innerhalb der Eisenbahnverwaltung bekannt wird. Wenn bei jedem durch das Personal der Verkehrsanstalten (nicht bloß der Eisenbahnen) verschuldeten Unfall sorgfältig und ohne Voreingenommenheit auch danach geforscht würde, ob und inwieweit Alkoholmißbrauch dabei mitgewirkt hat, würde man sicherlich zu überraschenden Ergebnissen kommen. Die Fälle, in denen Alkoholgenuß des Personals zu folgenschweren Ereignissen der vorerwähnten Art führt, sind zwar glücklicherweise verhältnismäßig selten. Ungleich häufiger aber werden geringere Unfälle (Verletzungen von Bediensteten, Beschädigungen von Material) dadurch veranlaßt. Noch öfter werden Unfälle aus solcher Ursache nur durch besonders glückliche Umstände und Zufälligkeiten mit knapper Not vermieden. Trotz des Vertauschungssystems, das gerade in solchen Fällen von allen beteiligten Bediensteten mit seltener Einmütigkeit geübt zu werden pflegt, fehlt es schon jetzt nicht an unanfechtbaren Belegen dafür.

Selbst die Fälle, in denen Lokomotivführer von der Lokomotive eines im Laufe befindlichen Zuges unterwegs abgelöst werden mußten, weil sie augenscheinlich betrunken waren, sind leider nicht ganz vereinzelt. Und sie würden ohne Zweifel noch öfter festgestellt werden, wenn nicht die meisten Stationsbeamten davor scheuten, ihrem eigenen Urteil über den Grad der Angetrunkenheit eines Mitbeamten allzu sehr zu vertrauen. Diese Scheu wird begreiflich, wenn man die Schwierigkeiten einer einwandfreien Feststellung solcher Vorkommnisse berücksichtigt und weiterhin das bereits erwähnte Vertauschungssystem in Betracht zieht. Führt dieses doch gar nicht selten dazu, daß der in solchen Fällen entschlossen seine Pflicht erfüllende Beamte wegen falscher Angaben (Verleumdung) oder zum mindesten wegen Voreiligkeit bestraft wird, zumal wenn es dem in angetrunkenem Zustand betroffenen Beamten gelingt, nachträglich eine ärztliche Bescheinigung beizubringen, daß er — zur Zeit des Erscheinens beim Arzt — „nüchtern“ gewesen sei. Erst neuerdings sind mir drei Fälle dieser Art von durchaus glaubwürdigen Beamten mitgeteilt worden.

Das mehrerwähnte Vertauschungssystem hat weiterhin zur Folge, daß die leitenden Stellen es häufig gar nicht er-

Digitized by Google

fahren, daß Alkoholgenuß des Personals die Ursache minder schwerer Unfälle, Materialschäden oder sonstiger Ordnungswidrigkeiten ist, und daß sie deshalb den Umfang des Alkoholmißbrauchs bei dem ihnen unterstellten Personal zumeist bei weitem unterschätzen.

Auch den denkbar größten Fortschritten der Technik, den vollendetsten mechanischen Einrichtungen wird es schwerlich jemals gelingen, menschliche Fehlbarkeit bei ihrer Anwendung gänzlich auszuschließen. Die stetig wachsenden Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanstalten nach Menge und Art, namentlich Sicherheit und Schnelligkeit, stellen vielmehr auch an das Personal immer höhere Anforderungen. Nicht nur an seine Umsicht und Urteilsfähigkeit, an seine Entschlossenheit, seine Klarheit des Denkens und Handelns, sondern auch an seine Pflichttreue. Durch nichts aber werden erwiesenermaßen diese Eigenschaften so leicht und in solchem Maße beeinträchtigt, wie durch den Genuß alkoholischer Getränke. Und zwar liegt die Hauptgefahr für den verantwortlichen Verkehrsdienst weniger in dem zu Trunkenheitserscheinungen führenden unmäßigen Genuß, der verhältnismäßig leicht erkennbar ist, als vielmehr in dem ungleich schwerer zu kontrollierenden Genuß geringerer Mengen und in den Nachwirkungen reichlicheren Alkoholgenusses. Genaue wissenschaftliche Untersuchungen von Prof. Dr. Kraepelin, Dr. Fürer u. a. über die im Gehirn dadurch veranlaßten Störungen haben zu überraschenden Ergebnissen geführt. Durch andere Versuche — von Ridge, Richardson, Sconpal und Brothers — ist festgestellt, daß schon geringe Mengen alkoholischer Getränke das Gehör und die Sehschärfe, namentlich auch das Farbenunterscheidungsvermögen beeinträchtigen.[1])

Alle diese Wirkungen können für den Verkehrsdienst leicht von verhängnisvollen Folgen sein. Auch die vorher erwähnten Unfälle sind dafür beweisend. Der landesübliche gewohnheitsmäßige Alkoholgenuß ist aber auch in anderer Beziehung ein schlimmer Feind der rühmlichst bekannten Pflichttreue unseres Verkehrspersonals: Die meisten Verstöße gegen die Dienstzucht und die Dienstpflichten sind auf den Alkoholgenuß zurückzuführen. Außerdem wurzeln ungünstige häusliche Verhältnisse und wirtschaftliche Not nicht selten in den Trinkgewohnheiten des Familienhauptes.

Das deutsche Verkehrspersonal ist den heimischen Trinksitten im allgemeinen keineswegs mehr ergeben als andere Berufskreise. Aber dem Anreiz und der Versuchung zum Alkoholgenuß ist es ungleich stärker ausgesetzt. Einmal durch die unvermeidlichen ungünstigen Einwirkungen, unter denen sich der Dienst des im Äußeren Betriebe tätigen Personals vollzieht. Anderseits durch die zahlreichen, allzuvielen Bahnhofswirtschaften, die in Nord- und Mitteldeutschland noch dazu überall mit den Warteräumen vereinigt sind, und durch die ledige Neigung des Publikums, das Personal mit alkoholischen Getränken zu bewirten.

In den Maßnahmen zur Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs ist man bisher am weitesten in den Vereinigten Staaten von Nordamerika gegangen. Die großen Eisenbahngesellschaften haben dort schon vor geraumer Zeit begonnen, von ihrem Personal nicht nur im, sondern auch außer Dienst völlige Alkoholenthaltsamkeit zu verlangen oder doch wenigstens bei ihm zu bevorzugen. Zunächst in den besonders verantwortlichen Dienstzweigen, wie dem Zugdienst. Bei einer vor Rugerer Zeit an die Direktionen von 25 amerikanischen Eisenbahngesellschaften gerichteten Umfrage erklärte der Direktor einer großen Eisenbahngesellschaft: „Auf keiner unserer Linien lassen wir jemanden, der Alkohol trinkt, eine verantwortliche Stellung bekleiden. Die Erfahrung hat uns gelehrt, daß man sich auf solche Leute nicht verlassen kann und wir wollen das Leben des Publikums, das unsere Züge benutzt, nicht aufs Spiel setzen." Der Bericht über die Umfrage schloß mit den Worten: „Die Phrase von der persönlichen Freiheit gilt nicht für einen Dienst, zu dem nüchterne Leute und klare Köpfe nötig sind."

Gegenwärtig hat sich die völlige Alkoholenthaltsamkeit unter dem amerikanischen Eisenbahnpersonal dermaßen verbreitet, daß fast das ganze Personal aus „Temperenzlern", was in Amerika gleichbedeutend mit Enthaltsamen ist, besteht. Die großen Linien scheiden nach und nach alle Angestellten aus, die in oder außer Dienst alkoholische Getränke genießen. Sie machen bekannt, daß nach einem bestimmten Zeitpunkte überhaupt keine Personen mehr beschäftigt würden, die nicht völlig alkoholenthaltsam sind. Und zwar gilt dies nicht nur für das untere Personal, auch die höheren Beamten müssen sich dem unterwerfen. Allerdings wird dieses Vorgehen dadurch außerordentlich erleichtert, daß in Amerika die Überzeugung von der Schädlichkeit namentlich des gewohnheitsmäßigen Alkoholgenusses und des großen Nutzens der völligen Enthaltsamkeit schon in sehr viel weitere Kreise des Volkes gedrungen ist, sehr viel mehr Gemeingut der gesamten Bevölkerung geworden ist, als es in andern Ländern trotz umfassenden wissenschaftlichen Untersuchungen darüber bisher geschehen ist.

Abgesehen von Amerika ist die Bekämpfung des Alkoholgenusses beim Eisenbahnpersonal bis jetzt am weitesten in England vorgeschritten. Bei der großen englischen Westbahn z. B. dürfen den Beamten und Arbeitern in den — wie überall außerhalb Deutschland von den Warteräumen streng gesonderten — Bahnhofswirtschaften keine alkoholischen Getränke verabreicht werden. Begründet wird dieses Maßregel mit der Erfahrung, daß „die meisten auf ein Verschulden von Beamten zurückzuführenden Betriebsunfälle in angetrunkenem Zustande herbeigeführt werden". Sehr bemerkenswerte Erfolge sind hier namentlich aber durch die Einsicht und das entschlossene Vorgehen des Personals selbst erzielt worden. Die 1882 gegründete United Kingdom Railway Temperance Union hat sich die Förderung und Verbreitung der völligen Alkoholenthaltung unter den Eisenbahnern aller Grade zur Aufgabe gestellt. Dieser Verein hat gegenwärtig etwa 23.000 Mitglieder. Neben ihm sind noch verschiedene andere beruflich gegliederte Vereine in gleicher Richtung mit bestem Erfolge tätig.

In der richtigen Erkenntnis, daß eine weitgehende Einschränkung des Alkoholgenusses durch entsprechende Verbote erst dann möglich ist, wenn die unentbehrlichen Voraussetzungen dafür vorhanden sind, haben sich die deutschen Verkehrs-(Eisenbahn-)Verwaltungen in der Hauptsache bisher auf Maßnahmen vorbeugender Art beschränkt. Eine wachsende Fülle anerkennenswerter Wohlfahrtseinrichtungen: Verbesserung der Wohnungen, der Aufenthalts-, Unterkunfts- und Übernachtungsräume, gesteigerte Fürsorge für zweckmäßige Ernährung, für gutes Trinkwasser und alkoholfreie Erfrischungsmittel, sind dazu bestimmt, das Personal mehr und mehr der Lockung und dem Zwange zum Alkoholgenuß zu entziehen.

Neuerdings erst hat sich die preußische Staatsbahnverwaltung durch „die schwerwiegenden Vorkommnisse der letzten Zeit" bekanntlich veranlaßt gesehen, den im Betriebsdienste tätigen Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern den Genuß alkoholhaltiger Getränke während des Dienstes ausnahmslos zu untersagen. Es kann aber zweifelhaft erscheinen, ob es gelingen wird, diesem Verbote die gebührende Beachtung zu sichern, solange die Fürsorge für gutes Trinkwasser, für andere alkoholfreie Erfrischungen u. s. w. noch nicht allgemein in dem wünschenswerten Umfange durchgeführt ist und namentlich solange das Personal noch nicht in aus-

[1]) Vergl. die kleine Schrift des Verfasser über „Alkohol und Verkehrswesen", die soeben in 4. Aufl. (11.—15. Tausend) erscheint.

Digitized by Google

Die elektrische Bahn Murnau—Oberammergau.

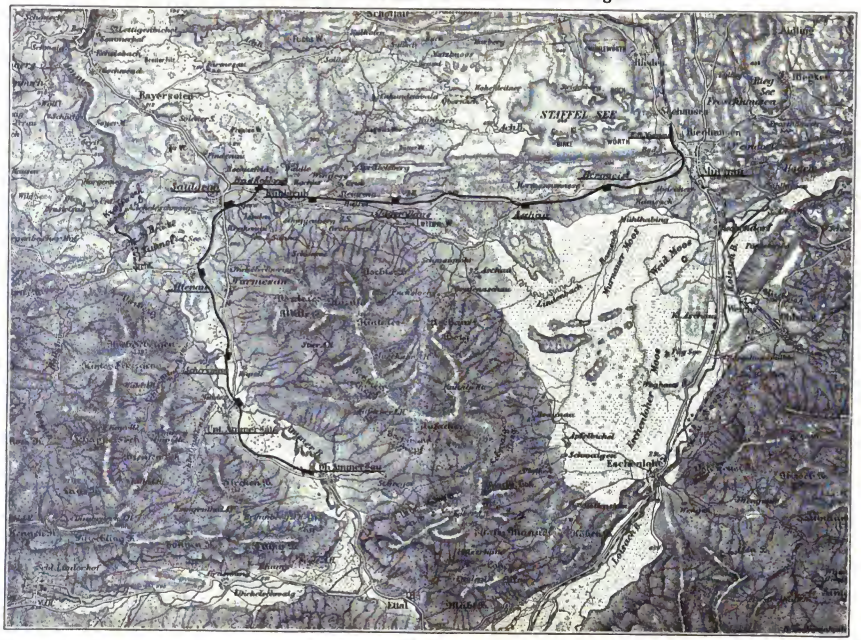


Fig. 1.

R. SPIES & Cº ART. ANST. WIEN

Digitized by Google

reichendem Maße über den Unwert der alkoholischen Getränke als „Stärkungsmittel“ und über ihre Entbehrlichkeit als Genußmittel aufgeklärt ist.

Solche — durch das Beispiel der völligen Alkoholenthaltung bekräftigte — Aufklärung hat sich der vor vier Jahren von mir ins Leben gerufene Deutsche Verein enthaltsamer Eisenbahner zur Aufgabe gemacht, der nenerdings im Begriff steht, sich zu einem zunächst das befreundete Österreich mitumfassenden „Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband“ zu erweitern. In anderen außer deutschen Ländern (Schweiz, Frankreich, Dänemark u. s. w.) hat dieses Vorgehen schon früher Nachahmung gefunden; die mehrerwähnten bedauerlichen Vorkommnisse der Neuzeit haben den Wert, den Nutzen und die Notwendigkeit dieser Bestrebungen aufs deutlichste erwiesen. Der trotz allen Schwierigkeiten, trotz nennreicher moralischer und namentlich auch finanzieller Unterstützung schon bisher erreichte Erfolg ist weniger darin zu erblicken, daß es in verhältnismäßig kurzer Zeit gelungen ist, der bislang bei uns noch wenig volkstümlichen Enthaltsamkeitsbewegung auch beim Eisenbahnpersonal eine immerhin stattliche Schar überzeugter Anhänger zu gewinnen. Ungleich wertvoller und wichtiger ist, daß durch die Bestrebungen des Vereines in weiteren Kreisen das Interesse und Verständnis für den Kampf gegen die Alkoholschäden geweckt worden ist und daß viele dadnrch im Sinne wirklicher strenger Mäßigkeit beeinflußt worden sind.

Deutlicher und überzeugender als durch alle noch so eindringlichen Belehrungen werden die großen Vorzüge der völligen Alkoholenthaltung (besonders für die Sicherheit des Verkehres) durch das persönliche Beispiel dargetan, namentlich wenn dieses nicht nur von annähernd gleichgestellten Berufsgenossen, sondern auch von den Vorgesetzten angeht. Sehr erfreulich und nachahmenswert ist auch unter diesem Gesichtspunkt das Vorgehen einiger Eisenbahndirektionen, die über das ministerielle Verbot hinaus allen Beamten und Arbeitern den Genuß alkoholhaltiger Getränke im Dienste ausnahmslos untersagt haben.

Auch die Forderung gänzlicher Alkoholenthaltung (im und außer Dienst), zunächst für das Lokomotivpersonal, ist innerhalb der preußischen Staatsbahnverwaltung nenerdings schon erwogen worden. Solange die alkoholischen Getränke aber noch in dem heutigen Umfange, auch in den Kreisen der „Gebildeten“, als unentbehrliche „Stärkungs-“ und Genußmittel gelten, wird eine solche Forderung schwer durchzuführen sein.

Um sie mit Aussicht auf Erfolg stellen zu können und das gesamte Personal von dem herrschenden Vorurteil zugunsten der alkoholischen Getränke mehr und mehr frei zu machen, sollte man die darauf abzielende Tätigkeit der alkoholgegnerischen Vereine wirksamer als bisher unterstützen, namentlich sollte man innerhalb der Eisenbahnverwaltungen die freiwillige Alkoholenthaltung seitens einsichtsvoller und entschlossener Berufsgenossen mit allen geeigneten Mitteln fördern; sei es durch besondere Zuwendungen oder sonstige Vorteile. Der Einwand, daß damit ein Henchler- und Strebertum begünstigt würde, kann nicht als stichhältig anerkannt werden. Solche unerfreuliche Erscheinungen sind bekanntlich nirgends völlig zu vermeiden, wo es gilt, besondere Vorteile zu erreichen. Keinesfalls darf dies Bedenken davon abhalten, hervorragende Leistungen, besondere Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit auch entsprechend zu belohnen. Der völlig alkoholenthaltsame Eisenbahner wird sich aber unter sonst gleichen Umständen leistungsfähiger, brauchbarer und namentlich zuverlässiger erweisen als seine wenn auch noch so „mäßigen“ Genosse huldigenden Berufsgenossen, und insofern dürfte eine gewisse Bevorzugung sicherlich vollauf gerechtfertigt sein. Andrew Carnegie, der bekannte amerikanische „Stahlkönig“ schrieb vor zwei Jahren in „The New Voice“ (Chicago): „Unsere Arbeiter sind nicht verpflichtet, abstinent zu leben; die es aber tun und nur den Beweis dafür liefern, erhalten als Anerkennung eine Prämie von zehn vom Hnndert ihres Jahresverdienstes. Denn ich bin der Meinung, daß die Abstinenten zehn vom Hundert mehr wert sind als die Nichtabstinenten, besonders wenn sie als Kutscher, Matrosen oder bei Maschinen tätig sind.“

Ungeachtet aller wissenschaftlichen Forschungen und Erfahrungen der Neuzeit wird sogar dem Eisenbahnpersonal von ärztlicher Seite ein „mäßiger“ Genuß alkoholhaltiger Getränke (außerhalb des Dienstes) vielfach noch als völlig unschädlich dargestellt. Offenbar wird dabei nicht genügend beachtet, daß die große Mehrzahl — nicht bloß der Eisenbahner — der herrschenden Trinksitten und ihrem suggestiven Einfluß gegenüber von bedauerlicher Schwäche ist, und daß es überaus schwer hält, die Grenze wirklicher Mäßigkeit selbst im Einzelfalle mit einiger Sicherheit zu bestimmen.

Auch unter diesem Gesichtspunkte sind neuere Feststellungen des „Journal suisse des chemins de fer“ über die Einwirkungen mäßigen Alkoholgenusses bei den Beamten des Betriebsdienstes von Interesse. Infolge einer Anregung aus ihrem Leserkreise hat die genannte Zeitschrift als zuverlässig bekannte Vertreter der verschiedenen Dienstzweige über ihre persönlichen Erfahrungen auf diesem Gebiete befragt. Von den ihr mit großer Offenheit gemachten Mitteilungen hat sie mehrere besonders bemerkenswerte kürzlich veröffentlicht. Mit wahrhaft verblüffender Deutlichkeit ist darans die nachteilige Wirkung selbst verhältnismäßig geringer Mengen alkoholischer Getränke auf die Gehirntätigkeit erkennbar. Bei einem Weichensteller hat ein durchaus mäßiger Weingenuß einen ihn selbst hinterher erschreckenden Mangel an Voraicht, bei einem Lokomotivführer eine höchst peinvolle, nach seinem eigenen Empfinden den ihm anvertrauten Zug gefährdende Zerstreutheit, bei einem Streckenwärter ein ihn später aufs äußerste beunruhigendes Schwinden jeglichen Erinnerungsvermögens hervorgerufen: lanter Erscheinungen, die mit den wissenschaftlichen Forschungen auf diesem Gebiete in völligem Einklange stehen.

Die — der gänzlichen Alkoholenthaltung keineswegs geneigte — Fachzeitschrift sieht sich ihren eigenen Feststellungen gegenüber zu dem Eingeständnis genötigt: alle ihr zugegangenen Berichte zeigen, daß auch der mäßige, noch nicht zur Trunkenheit führende Genuß alkoholischer Getränke, und zwar wohlgemerkt auch der Genuß vor dem Dienste, seiner ordnungsmäßigen Handhabung schädlich ist.

Die Eröffnung der Wocheinerbahn.

Am 19. Juli wurde mit solennem Glanze ein entscheidend wichtiges Stück der neuen Alpenbahnen, die neuerbante Staatsbahnlinie Aßling — Görz — Triest dem öffentlichen Verkehre übergeben. Das festliche Ereignis erhielt seine besondere Weihe durch die Anwesenheit des Thronfolgers.

In der Tat bedeutet auch die Vollendung der Wocheiner Bahn die Herstellung der langersehnten zweiten Eisenbahnverbindung mit unserem Seehafen an der Adria, ein opfervolles Einschreiten des Staates, um dem österreichischen Handel und der österreichischen Industrie die Betätigung auf dem Weltmarkte zu erleichtern und vielfach zu sichern. Der Bau der Wocheiner Bahn, die Gebiete von kaum zu überbietender landschaftlicher Schönheit durchzieht, war eine fortgesetzte Kette von Schwierigkeiten, die den Scharfsinn und die ganze technische Gewandtheit der Ingenieure und die unerschütterliche Standhaftigkeit der Arbeiter erforderte. Einer fachmännischen Beschreibung der Linie entnehmen wir die folgenden Daten:

Digitized by Google

Die Bahn überquert nach der jetzigen Ausgangsstation Aßling (an der Linie Laibach—Tarvis) das Savetal auf einem 165 *m* langen Viadukt und steigt im steilen Waldgelände zur Station Dobrava hinan. Hier wendet sich die Trasse südwärts, übersetzt die Rotweinklamm auf einer gewölbten Brücke und gelangt nach Durchfahrung des 1180 *m* langen Rotweintunnels zu der hoch über dem Veldesersee gelegenen Station Veldes. Im weiteren Verlaufe folgen nun eine Reihe kleinerer Tunnels, so der Sattelwegtunnel und der Vellacher Tunnel, an den sich eine offene Galerie anschließt. Nach Passieren der Station Wocheiner-Vellach, die im Talboden der Save liegt, durchzieht die Bahn ein romantisches Waldtal bis zur Station Nenming und kommt dann nach Felatritz. Im Hintergrunde erheben sich die Gipfel der Triglavgruppe; taleinwärts liegt der hübsche Wocheinersee. Bald nach Verlassen der Station Feistritz führt man in den 6339 *m* langen Wocheiner Tunnel ein, an dessen Südausgang Pobrdo liegt, die erste Station im Küstenlande. Von da ab folgt eine Reihe interessanter und kühner Banten im Tale der Baca.

Bis zur Station Hadajnzna passiert der Zug zwei gewölbte Viadukte, einen Tunnel und zwei Galerien; sechsmal wird in dem engen Tale der Bacabach übersetzt; außer kleineren Tunnels passiert man den 928 *m* langen Bukovotunnel, dann nach der Station Grabovo den Mngrabentunnel und den Kuczatunnel. Nach einer Reihe weiterer Kunstbauten erreicht die Trasse das Idriatal, das auf einer 206 *m* langen, 95 *m* hohen Brücke übersetzt wird. Hierauf gelangt der Zug zur Station St. Lucia-Tolmein. Hier eröffnet sich ein prachtvoller Blick auf die Gebirge des oberen Isonzotales, auf die Kaningruppe u. s. w. Man bleibt nun im Tale des Isonzo und hier folgt eine weitere Serie von Tunnels, nach deren Passieren hoch über dem Einschnitte des Felsentales die Kette der Julischen Alpen sich zeigt. Es folgt wieder eine Reihe von Brücken, Viadukten, dann kommt man zu der Station Canale und im weiteren Verlaufe nach Plava. Immer schmäler wird das Tal; nach zwei größeren Tunnels folgt eine fast 7 *km* lange Talenge; am Ende des Defiles endlich geht es über die große Brücke von Salcano, die größte bestehende steinerne Eisenbahnbrücke, 220 *m* lang, mit einem einzigen imposanten Bogen von 85 *m* Spannweite, der in 36 *m* Höhe über den Spiegel des Flusses sich wölbt. Das Tal weitet sich und plötzlich liegt Görz in weiter Ebene da, überragt vom Kastell und vom Hügel von Castagnavizza, auf welchem ein Mausoleum der Bourbonen sich befindet. Dieser Hügel wird in einem Tunnel durchfahren und die Bahn mündet oberhalb der Haltestelle St. Peter in die Linie der Wippachtalbahn, welche auf eine Strecke von etwa 8 *km* mitbenützt wird. Es folgen die Stationen Noljcadagra und Prvacina, worauf die Bahn den Wippachfluß übersetzt und als neue Linie wieder an der steilen Lehne des Beanicatales zur Station Reifenberg ansteigt. Auf hohen Dämmen, über Viadukte und durch Tunnels gehts nun zur Station St. Daniel-Robdilj, dann nach Dutovlje-Skopo. Es folgt der 455 *m* lange Doktunnel, wonach die Bahn in das Tal von Repen-Tobor gelangt. Ein neuerlicher Tunnel von 600 *m* Länge berührt mehrere Höhlengänge des Karstes. Nach Übersetzung der Hauptlinie Wien—Triest der Südbahn folgt die Station Opcina; nach Passierung des 1053 *m* langen Opcinatunnels endlich eröffnet sich der herrliche Ausblick auf die Adria. Noch gilt es, eine Höhendifferenz von 300 *m* zu überwinden; es müssen die Gruben der Bergleine übersetzt und mehrere Tunnels, darunter der 1269 *m* lange Revoltellatunnel durchfahren werden, dann mündet die Trasse hinter der Station Rozzol nach Passierung des letzten Tunnels in die alte Staatsbahnlinie ein. Nun werden noch einige Gassen Triests auf Eisenbrücken übersetzt und bald darauf ist mit dem Bahnhofe San Andrea der Endpunkt der Bahn erreicht.

Durch die neue Bahn tritt eine namhafte Verschiebung des Attraktionsgebietes Triests gegenüber anderen Konkurrenzhäfen, in erster Linie gegenüber dem Hafen von Venedig, ein, da Triest im Verkehre mit Deutschland einen erheblichen Vorsprung in Ansehung der Distanz erlangt. So beträgt beispielsweise die Entfernung von München nach Triest 570 Tarifkilometer, nach Venedig 572 *km*, nach Genua 748 *km*, nach Hamburg 808 *km*. Bezüglich Nürnberg stellen sich die Distanzen in der gleichen Reihenfolge: 705 *km*, 766 *km*, 894 *km* und 634 *km*; bezüglich Stuttgarts: 803 *km*, 808 *km*, 740 *km* und 697 *km*.

Mögen nunmehr die frohen Hoffnungen und die vielen Erwartungen, die an die neue Bahn in volks- und staatswirtschaftlicher Hinsicht geknüpft werden, bald in Erfüllung gehen!

ELEKTRISCHE BAHNEN.

Zugförderung mit zwei elektrischen Lokomotiven. Die besonderen Verhältnisse des Verkehres auf der elektrischen Bahn von Montreux ins Berner Oberland machten es notwendig, schwerere Züge zu verwenden, als ursprünglich vorgesehen war und man war daher bemüssigt, jeden Zug mit zwei elektrischen Lokomotiven an der Spitze des Zuges zu befördern. Um nun ungleiche Belastungen der beiden Lokomotiven zu vermeiden, traf man die Anordnung, daß jede Lokomotive mit zwei Ampèremetern ausgerüstet wurde, deren eines den Stromverbrauch der Motoren der anderen Lokomotive anzeigt. Der Führer der zweiten Maschine hat nun den Gang seiner Lokomotive einerseits nach den Angaben der beiden Ampèremeter so zu regeln, daß dieselben gleiche Stromstärke zeigen und anderseits die Zeichen zu beachten, die ihm vom Führer der ersten Lokomotive zukommen. Diese Zeichen werden gegeben: im Augenblicke des Anfahrens, beim Übergange von der Reihen- in die Parallelschaltung und beim Anhalten. Die Bremsen werden vom Führer der ersten Maschine bedient.

Die Ergebnisse, die mit dieser Anordnung erhalten wurden, sind ausgezeichnet; die von den Ampèremetern bewirkten Stromanfzeichnungen zeigen, daß die Belastung auf die beiden Lokomotiven vollständig gleich verteilt wird.

(„El. N.-Anz.")

Die Zukunft der elektrischen Zugförderung. Bei der 46. Hauptversammlung des Vereines deutscher Ingenieure in Magdeburg hielt Dr. Eichberg (Berlin) einen interessanten Vortrag über das vorgenannte Thema, dem wir folgendes entnehmen:

Nachdem die Hoffnung der aufblühenden Elektrotechnik, in dem Akkumulator eine idealste Kraftquelle für die elektrische Zugförderung zu gewinnen, endgiltig begraben ist, hat sich das Augenmerk andauernd der Vervollkommnung der elektrischen Zuleitungssysteme und der Eisenbahnmotoren zugewendet. Für kleinere Zwecke, insbesondere den Straßenbahnbetrieb, hat der Gleichstrom Gutes geleistet. Für die Versorgung größerer Bahnnetze aber kamen nur hochgespannte Wechsel- oder Drehströme in Betracht. Leider leidet die Verwendung hochgespannter Wechselströme unter zwei Fehlern. Einmal muß der hochgespannte Wechselstrom in den Gleichstrom umgewandelt werden durch rotierende Umformationen, was einem Energieverlust von etwa 33 Prozent gleichkommt, anderseits hat sich die Stromabnahme durch eine dritte Schiene wegen der damit verbundenen Beistsigung und der Schwierigkeit einer Überwachung des Geleises zu einer sehr unangenehmen Zugabe herausgewachsen. Die doppelpolige Oberleitung scheint da einen Ausweg zu bieten. Die Schwierigkeiten, welche sich an den Weichen und Kreuzungspunkten

Digitized by Google

ergaben, sind aber so groß, daß man auch hier nicht stehen bleiben konnte. Das preußische Eisenbahnministerium ist zur Überzeugung gekommen, daß für die Zugförderung auf größeren Bahnbetrieben vom elektrotechnischen Standpunkte aus weder die doppelpolige Oberleitung noch die dritte Schiene zweckmäßig ist. Eine technisch befriedigende Lösung — das haben die Versuche in Spindlersfeld bei Berlin klar erwiesen — bietet nur eine möglichst hochgespannte einpolige Überleitung in Verbindung mit dem Einphasenmotor. Mit Erfolg ist die gleiche Fahrleitung auch im Stubbaltal (Innsbruck) angewendet worden; sie bietet tatsächlich keine wesentlichen Schwierigkeiten. Jedenfalls hat sich in Spindlersfeld eine Spannung von 5000 *V* an der Oberleitung und eine solche von 6000 *V* an den Wagen vorzüglich bewährt. Bei Gebirgsbahnen, wo man ja sehr hohe Spannungen braucht, wird man bei der einpoligen Oberleitung 3, 6, ja vielleicht an einigen Bahnen 10 bis 15.000 *V* anwenden können. Vortragender geht dann näher ein auf die Fortschritte im Motorbau, welche die Anwendung des einphasigen Wechselstromes in größerem Umfange ermöglichten. Die Motoren, welche in Spindlersfeld zur Verwendung kamen, waren die ersten größeren Einphasenmotoren und hatten etwa 100 *PS* Stundenleistung. Sie besitzen gegenüber den früheren Einphasenmotoren den Vorteil, daß mit zunehmender Geschwindigkeit ein Drehfeld eintritt, welches das Verhalten des Kommutators noch günstiger gestaltet als bei dem allbekannten Gleichstrom. Der Einphasenkollektormotor vereint die Betriebssicherheit des Gleichstrommotors mit dessen Wirtschaftlichkeit. Wir sehen in dem Einphasenkommutatormotor den lange gesuchten, theoretisch vollkommensten Eisenbahnmotor, mit dem die elektrische Zugförderung in eine ganz neue Ära eintritt. Über die Grenzen, welche der elektrischen Zugförderung zunächst gesteckt sind, sind sich die Elektrotechniker inzwischen durchaus klar geworden. Aber das ist keine Frage, daß zur Zeit der elektrische Betrieb der Stadt- und Vorortebahnen technisch und wirtschaftlich durchaus sprachreif ist. Die größere Schnelligkeit des Anfahrens, die bessere Anpassung an die Verkehrsdichte und die Reinlichkeit des Betriebes würden allein schon ausschlaggebend sein. Die Erfahrungen der Untergrundbahn und die Versuchsstrecke der Anhalter Bahn zeigen nun aber, daß die Angelegenheit ökonomisch sehr günstig steht. Ferner kommen für die elektrische Zugförderung heute in Betracht die Kleinbahnen und die Haupt- und Nebenbahnen im Gebirge, wo die billigen Wasserkräfte den elektrischen Betrieb in den meisten Fällen wirtschaftlicher gestalten als den Dampfbetrieb. Zum ersten Male ist bei dem Versuchszuge in Spindlersfeld auch die elektrische Heizung durchgeführt worden. Die Heizung ist nur im Betrieb, wenn die Motoren keine elektrische Energie entnehmen, d. h. bei Stillstand des Zuges oder gelegentlich bei voller Fahrt. Die Regulierung der Heizung erfolgt durch einen einfachen Schalter vom Führerstand aus und kann in drei Abstufungen durchgeführt werden. Auf Grund der gelungenen Versuche in Spindlersfeld hat die preußische Eisenbahnverwaltung die elektrische Zugbeförderung nach dem Einphasensystem auf der Strecke Hamburg—Blankenese—Ohlsdorf beschlossen. Die Bahn soll in einem Jahre in Betrieb sein. Die Züge werden zusammengestellte Doppelwagen mit je 130 Sitzen und einer entsprechenden Anzahl von Stehplätzen enthalten und werden nach Bedarf zu größeren oder kleineren Zügen zusammengestellt werden. Der Betrieb erfolgt mit 6000 *V* Spannung. Redner schließt, daß, nachdem nunmehr in Hamburg endlich ein erster Anfang gemacht ist, alles daran gesetzt werden muß, um die Bestrebungen einen befriedigenden Ziele zuzuführen. Haben wir doch nunmehr ein Oberleitungssystem und einen Motor, der den praktischen Anforderungen in jeder Weise entspricht.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Se. Majestät der Kaiser hat in Anerkennung verdienstvoller Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues anläßlich der Eröffnung der Wocheiner-Bahn u. a. verliehen: Den Titel und Charakter eines Sektionschefs dem Leiter der Eisenbahn-Bandirektion Hofrat Anton Mitemoth und den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse dem mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrates bekleideten Ober-Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Dr. Ferdinand Altmann. Weiter wurde befördert in die fünfte Dienstklasse Ladislaus Dragoni, Titular-Ober-Inspektor der österreichischen Staatsbahnen, zugeteilt dem Eisenbahnministerium und Robert Seelig, Bankommissär der österreichischen Staatsbahnen, Hochbauführer der Eisenbahnbauleitung Triest.

Die Längen der für den öffentlichen Verkehr dienenden, mit Dampf- und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern (einschließlich Liechtenstein) am 31. Dezember 1905.

Der Beilage zum „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 65 vom 9. Juni 1906 entnehmen wir folgende diesbezügliche Daten:

Am Schlusse des Jahres 1904 betrug die Länge der mit mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Österreichs (inkl. Liechtenstein) mit Ausschluß der Schleppbahnen, und zwar: Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge 21.170·781 *km*, Betriebslänge 21.458·721 *km*. Im Berichtsjahre sind in Österreich insgesamt 393·655 *km* Bau-, bezw. 398.866 *km* Betriebslängen neuer Bahnstrecken (Dampfvollbahnen, Dampftramways und elektrische Bahnen) eröffnet worden.

Die Längenänderungen der bestehenden Bahnen ergaben im Jahre 1905 im ganzen bei der Baulänge einen Abfall von 3·915 *km*, bei der Betriebslänge einen solchen von 7·001 *km*.

Von der Gesamtbau- bezw. Betriebslänge entfallen auf Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung an Baulänge 12.580·464 *km* im Inlande und 7·578 *km* im Auslande, bezw. 12.817·931 *km* Betriebslänge im ganzen; auf k. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe ebenso an Baulänge 105·444 *km* im Inlande, bezw. 115·267 *km* Betriebslänge im ganzen; auf Privatbahnen im Privatbetriebe an Baulänge 8216·702 *km* im Inlande, 0·628 *km* im Auslande, bezw. 8287·779 *km* Betriebslänge im ganzen, schließlich auf ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete an Baulänge 99·429 *km*, bezw. an Betriebslänge 99·475 *km*.

Die Baulänge der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen betrug am Ende des Jahres 1905 im Inlande 539·002 *km*, im Auslande 1·137 *km*. Die Betriebslänge derselben im ganzen 530·134 *km*.

XVI. Jahresbericht des Westschweizerischen Technikums in Biel, April 1905 bis April 1906. Diesem uns eben zugekommenen Berichte liegt ein abgekürzter Auszug aus einem Zyklus von Vorträgen, gehalten am Technikum Biel von dem Lehrer am Technikum, Ingenieur Hans Krapf, bei. Diese Vorträge behandeln die Ausstellung in Lüttich, die Großindustrie Belgiens, die Hafenanlagen in Antwerpen und die technischen Schulen Belgiens.

Über das Technikum Biel erwähnt der Bericht, daß die Diplomprüfungen im Frühling und Herbst 1905 abgehalten wurden, an denen sich 39 Kandidaten beteiligten und daß 33 hievon Diplome erhielten; hievon 10 als Maschinentechniker, 13 als Elektrotechniker, 5 als Bautechniker und 2 als Mechaniker. Nach den Schlußprüfungen und der Beendigung ihres Kurses sind ferner 36 Eisenbahnschüler ausgetreten. An Stelle der Diplome erhielten dieselben Abgangszeugnisse mit den zutreffenden Durchschnittsnoten. Die Aufnahmsprüfungen im Frühling und Herbst 1905 haben 297 Kandidaten mitgemacht.

Digitized by Google

Von diesen wurden aufgenommen: definitiv 169, provisorisch 96, als Hospitanten 3 und abgewiesen (zumeist wegen mangelhafter Vorbildung) wurden 29.

Sämtliche im Frühling und Herbst 1905 ausgetretenen Techniker haben durch die Direktion der Schule in der Schweiz und im Auslande entsprechende Anstellungen gefunden. Von den austretenden Eisenbahnschülern kamen 22 zur Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, 6 zur Gotthardbahn, 2 zur Neuenburger Jurabahn und 4 zu anderen Bahnverwaltungen. Von den 39 Eisenbahnschülern, welche nach Absolvierung ihrer Studienkurse im Frühling 1906 austreten, haben viele derselben auch bereits Anstellungen gefunden.

In ausführlicher Weise bespricht der Bericht den Unterricht und Lehrplan, welcher stets auf moderner Höhe gehalten wird.

Die Bibliothek der Anstalt umfaßt in 15 Unterabteilungen zirka 3600 Bände, mit der Schülerbibliothek zusammen nahezu 4000 Nummern.

Die Inspektion der Eisenbahnschule, wie auch deren Subventionierung, ist von 1905 an Sache der Bundesverwaltung. Den Schlußprüfungen wohnen Delegierte des schweizerischen Eisenbahnverbandes an.

Für das Schuljahr 1905/06 sind von der Aufsichtskommission an bedürftige schweizerische Schüler 43 Freiplätze bewilligt worden. Die von der Regierung des Kantons Bern gewährten Stipendien betrugen Frcs 2750.

Im ganzen ist das Technikum im Jahre 1905/06 von 545 Schülern besucht worden. Davon gehörten an:

Der Uhrmacherschule	45
„ maschinentechnischen Abteilung	77
„ elektrotechnischen „	141
„ klein- und feinmechanischen Abteilung	42
„ Kunstgewerbe- und Gravierschule	34
„ bautechnischen Abteilung	33
„ Eisenbahnschule	82
„ Postschule	54
dem Vorkurs	37
Totale	545

Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und der österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft am 31. Dezember 1905. Der so benannten Beilage zum „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 48 vom 28. April 1906 entnehmen wir folgende Angaben: Am 31. Dezember v. J. umfaßte der Stand der Fahrbetriebsmittel sämtlicher österreichischer Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften zusammen 6069 Lokomotiven, 4722 Tender, 352 Schneepflüge, 15.862 Personen- und 142.670 Lastwagen. Hievon waren 1 Lokomotive, 28 Personen- und 5163 Lastwagen Eigentum fremder Parteien.

Außerdem hatten am Ende des 11. Semesters 1905 6 Privatbahnen zusammen 2633 Lastwagen teils von den österreichischen Leihgesellschaften, teils von fremden solchen, bezw. Eisenbahnunternehmungen ausgeliehen.

Unter den gesamten 2633 Leihwagen sind 110 offene Lastwagen, 6 Schotterwagen und 270 Kohlenwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, 366 gedeckte Lastwagen, 239 offene Lastwagen, 986 Kohlenwagen und 8 Bierwagen von der österreichischen Eisenbahnverkehrsanstalt in Wien, 8 offene Lastwagen, 4 gedeckte Lastwagen und 11 Langholzwagen von der Ungarischen Eisenbahn-Verkehrs-Aktiengesellschaft in Budapest und 445 Kohlenwagen und 180 offene Lastwagen von der Comp. auxil. internat. de chemin de fer in Brüssel.

Im Vergleich zum Stande der Fahrbetriebsmittel am Ende des I. Semesters ergab sich ein Zuwachs von 42 Lokomotiven, 31 Tendern, 7 Schneepflügen, 235 Personenwagen und 952 Lastwagen.

Verwendung von Dampfmotorwagen zu Sonderfahrten. Eine interessante Neuerung haben die kgl. bayerischen Staatsbahnen eingeführt. Es können nämlich ab München die Hauptbahn-Motorwagen, welche an Sonntagen und meist auch an Feiertagen zu ihren regelmäßigen Fahrten nicht verwendet werden, künftig an den fraglichen Tagen für Sonderfahrten von Gesellschaften und Vereinen unter folgenden besonderen Bedingungen benützt werden: 1. Jeder Teilnehmer muß im Besitze einer Fahrkarte sein. Zugelassen werden Personenzugsfahrkarten (einfache und Rückfahrkarten), Rundreisehefte, Rundreisekarten und Fahrscheinbücher. 2. Wird die Fahrt nur in einer Richtung als Sonderfahrt ausgeführt, so muß für mindestens 60 Personen Zahlung geleistet werden. Bei Ausführung der Hin- und Rückfahrt in Sonderfahrt ist für mindestens 40 Personen Zahlung zu leisten. 3. Die Entfernung zwischen der Ausgangs- und Endstation der Sonderfahrt muß mindestens 25 *km* betragen oder die Fahrpreise müssen für 25 *km* bezahlt werden. 4. Anträge auf Einlegung von Sonderfahrten sind bei der kgl. Eisenbahnbetriebsdirektion München tunlichst zwei Tage vor der beabsichtigten Fahrt zu stellen. Die in Frage stehenden vierachsigen Hauptbahnmotorwagen enthalten 55 Sitzplätze III. Klasse und außerdem Stehplätze. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 75 *km* in der Stunde. Es besteht die Möglichkeit, bis zu zwei Anhängewagen mitzuführen und so bis zu 200 Personen zu befördern. Der Verwendung dieser Motorwagen ist insofern eine gewisse Grenze gesetzt, als der Kohlen- und Wasservorrat ein beschränkter und daher die Beanspruchung auf größeren Strecken untunlich ist. Möglich ist beispielsweise ohne weiteres die Verwendung von München bis Schliersee, Tölz, Wellheim, Augsburg, Herrsching, Rosenheim. Es steht zu erwarten, daß Gesellschaften und Vereine von dieser günstigen und angenehmen Beförderungsgelegenheit bei Ausflügen mit Vorliebe Gebrauch machen werden, da ihnen dieselbe ohne Aufwendung größerer Kosten die Möglichkeit bietet, die Abfahrzeiten, soweit die betriebsdienstlichen Verhältnisse es gestatten, vollkommen nach ihrem Wunsche einzurichten.

Die Rentabilität der sächsischen Staatsbahn im Jahre 1904. Nach der Rentabilitätsberechnung für die einzelnen Linien des sächsischen Staatseisenbahnnetzes auf das Jahr 1904 sind die Betriebseinnahmen um 5,826.513 Mk. höher als die des Jahres 1903; sie übersteigen die im Staatsbausbetatsetat vorgesehene Summe um 4,614.628 Mk. Der Einnahmezuwachs betrug im Personenverkehre 1,387.761 Mk. und im Güterverkehre 4,785.102 Mk., während aus anderen Quellen rund 346.350 Mk. weniger vereinnahmt wurden. Die Einnahmeerhöhung im Personenverkehre entfällt mit 1,432.000 Mark auf den erhöhten Reiseverkehr zwischen dem im eigenen Bereiche gelegenen Verkehrsstellen. Auch der Verkehr zwischen fremden Bahnen im Übergange über die sächsischen Bahnen erbrachte einen Einnahmezuwachs von 45.000 Mk., dagegen ergab aber der Verkehr zwischen sächsischen und fremden Bahnen einen Einnahmeausfall von 81.000 Mk. Hauptsächlich ist dieser Rückgang darauf zurückzuführen, daß der Auswanderungsverkehr von Österreich auf den Seeweg über Triest verlegt wurde. Beim Güterverkehre entfällt die Mehreinnahme u. a. mit über 500.000 Mk. auf die Steigerung des Verkehres zwischen sächsischen Stationen, mit annähernd 3 Millionen auf den erhöhten Güteraustausch mit fremden Verkehrsstellen und mit über 1 Million Mk. auf den Verkehrszuwachs zwischen fremden Bahnen im Durchgang über die sächsischen Bahnen. Besonders beteiligt ist am Einnahmezuwachs mit fremden Bahnen der Magdeburg—Halle—sächsische Verkehr mit rund 720.000 Mk. Ausfälle sind dagegen in verschiedenen österreichischen Verkehren entstanden, sie beziffern sich auf gegen 170.000 Mk. Obgleich die Elbeschiffahrt wegen niedrigen Wasserstandes im Sommer 1904 eingestellt werden mußte

Digitized by Google

und den sächsischen Bahnlinien größere Mengen Güter, hauptsächlich Kohlen, zur Beförderung zufielen, ist doch keine wesentliche Erlöhung der Einnahmen hieraus eingetreten, da auf der anderen Seite Gütermengen, die sonst an den Umschlagplätzen Dresden und Riesa auf die sächsischen Bahnen übergehen, ausgeblieben sind.

Die Betriebsausgaben sind gegen diejenigen des Jahres 1903 um 2,556.539 Mk. höher, sie blieben aber hinter der im Staatshaushaltetat veranschlagten Summe um 8,321.963 Mk. zurück. Ausgabesteigerung gegenüber dem Jahre 1903 ist zum Teile eine natürliche Folge des gesteigerten Verkehres und der damit verbundenen höheren Anforderungen an Betriebsmittel u. s. w. sowie der Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen an die Beamten. Auch an Löhnen der Arbeiter waren nahezu 400.000 Mk. mehr als im Jahre 1903 zu zahlen. Der Betriebsüberschuß ist dem ans dem Jahre 1903 gegenüber um 3,369.973 Mk., dem im Staatshaushaltetat veranschlagten gegenüber um 12,936.591 Mk. höher.

Das mittlere Anlagekapital aller Linien zusammen wurde mit 4·660% gegen 4·416% im Jahre 1903 verzinst. Die Verzinsung des Anlagekapitals der vollspurigen Linien betrug 4·804% (4·553), diejenige des Anlagekapitals der schmalspurigen Linien — einschließlich des Anfwandes für erheblichere Ergänzungen und Erweiterungen — 1·169% (1·117).

Der Betriebskoeffizient, welcher im Jahre 1903 mit 67·693% verzeichnet stand, ist nun 0·984% zurückgegangen und beträgt 66·709%.

Betriebsergebnisse der Buschtehrader Eisenbahn im Jahre 1905. Die Brutto-Einnahmen der Bahnlinien Lit. A betrugen im Jahre 1905 (1904) K 10,335.290·85 (9,545.867·34). Hievon entfielen K 1,406.986·30 (1,356.684·24) auf den Personen- und Gepäcksverkehr, K 8,547.174·94 (7,777.294·60) auf den Güterverkehr und K 381.129·61 (411.888·50) auf die verschiedenen Einnahmen.

Die Betriebsausgaben derselben Linien betrugen K 4,076.965·51 (3,936.812·82). Die sonstigen Ausgaben waren K 1,645.904·53 (1,454.769·66). Es verblieb demnach ein Betriebsüberschuß Lit. A im Jahre 1905 (1904) von K 4,612.420·81 (4,154.284·86).

Der Reinertrag des Gesamtunternehmens Lit. A war im Berichtsjahre (Vorjahre) K 2,938.270·48 (2,451.921·58).

Die Brutto-Einnahmen der Bahnlinien Lit. B betrugen im Jahre 1905 (1904) K 16,577.788·76 (16,054.185·70). Von diesen entfielen auf den Personen- und Gepäcksverkehr K 2,174.873·46 (2,131.448·02), auf den Güterverkehr K 13,963.280·92 (13,437.371·46) und auf die verschiedenen Einnahmen K 439.634·38 (485.266·22).

Die Betriebs-Ausgaben derselben Linien beliefen sich auf K 5,948.662·25 (5,724.354·27), die sonstigen Ausgaben K 2,787.488·81 (2,613.843·65).

Der Reinertrag des Gesamtunternehmens Lit. B war im Jahre 1905 (1904) K 5,019.729·18 (4.865.490·22).

Die Betriebslänge der Hauptbahn samt Nebenlinien und Lokalbahnen, sowie Kohlen- und Industriebahnen des Lit. A.-Unternehmens, bezw. des Lit. B-Unternehmens betrug am Ende des Berichtsjahres 207·179, bezw. 270·149 *km*, zusammen 477·328 *km*.

Für beide Linien Lit. A und B gemeinschaftlich waren am Schlusse 1905 an Fahrbetriebsmitteln vorhanden: 217 Lokomotiven, 198 Tender, 317 Personen-, 116 Gepäcks-, 15 Post- und 7361 Güter- und Spezialwagen, schließlich 9 Schneepflüge.

Im Berichtsjahre wurden auf den Linien Lit. A 1,075.032 Zivil- und 22.124 Militärpersonen, 2,534·9 *t* Gepäck, 16,918·4 *t* Eilgüter, 1,236.919·7 *t* Parteigüter und 2,248.852·3 *t* Kohle befördert (ohne Regiegüter).

Ebenso gelangten auf den Linien Lit. B zur Beförderung: 1,800.398 Zivil- und 27.050 Militärpersonen, 6.923·6 *t* Gepäck, 20 294·6 *t* Eilgüter, 1,183 309·6 *t* Parteigüter und 4,299.668·5 *t* Kohle (Regiegüter nicht inbegriffen.)

Auf den Lit. A-, bezw. Lit. B-Linien betrugen im Berichtsjahre die Betriebskosten K 4,076.965·51, bezw. K 5,948.662·25, die sonstigen Anslagen K 1,645 904·53, bezw. K 2,787.488·81, den Gesamtausgaben von K 5,722.807·40, bezw. K 8,736.151·06, stehen die Betriebseinnahmen von K 10,335.290·85, bezw. K 16,577.788·76 gegenüber; es resnitiert daher ein Betriebsüberschuß von K 4,612.420·81, bezw. K 7,841.637·70.

Von den Einnahmen entfallen im Betriebsjahre auf den Linien Lit. A, bezw. B K 9,954.161·24 bezw. K 16,138.154·38 auf die Transportein nahmen, K 381.129·61 bezw. K 439.634·38 auf die verschiedenen Einnahmen.

Die Summe der Einnahmen aus dem Steinkohlenwerke Buschtehrad-Rapitz betrug pro 1905 K 3,051.956·02.

Werden hievon die gesamten Betriebsausgaben des Werkes in der Höhe von K 2,737.775·74 in Abzug gebracht, so resultiert ein Betriebsüberschuß von K 314.180·28, welcher auf die Unternehmen Lit. A und Lit. B zu gleichen Teilen zu verteilen ist.

Aus dem Betriebe der Eisenbahnen Lit. A und B, sowie des Steinkohlenwerkes ergab sich ein endgiltiger Reinertrag für das Unternehmen Lit. A, bezw. Lit. B von K 4,893.294·15, bezw. 8,229.455·74, zusammen K 13,122.749·89.

Der Stand des Personals betrug am 31. Dezember 1905: 3407 Beamte, Fahrpersonal und Diener und 2032 Arbeiter.

LITERATUR.

Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Fünfter Teil: Der Eisenbahnbau. Zweiter Band: Berechnung, Konstruktion, Ausführung und Unterhaltung des Oberbaues. Bearbeitet von Hermann Zimmermann, Alfred Blum, Hermann Rosche. Zweite vermehrte Anflage.

Der Umstand, daß eine zweite Auflage dieses Werkes notwendig geworden ist, spricht schon dafür, daß dasselbe unter den Eisenbahningenieuren großen Anklang gefunden hat. Es war dies wohl zu erwarten, weil schon die Namen der drei Bearbeiter eine gediegene Arbeit erwarten lassen. Dr. H. Zimmermann ist der Urheber der gegenwärtig allgemein als besten anerkannten Theorie des Oberbanes, welche im vorliegenden Werke vollinhaltlich Aufnahme gefunden hat; die Oberbankonstruktionen führt der bekannte Fachmann Blum eingehend und in objektiver Weise vor und muß besonderer Wert auf seine zutreffenden kritischen Bemerkungen gelegt werden, die dem Ingenieur Anhaltspunkte für die Brauchbarkeit der verschiedenen Konstruktionssysteme bieten. Die vorliegende zweite Auflage hat durch Aufnahme der neuesten Konstruktionen eine willkommene Ergänzung erfahren; so äußert sich Blum auch ganz umumwunden zu der in jüngster Zeit wieder aufgetauchten Streitfrage: ob Stahl- oder Breitfußschiene, in entschiedenster Weise zugunsten der letzteren. Die Bearbeitung des dritten Kapitels: „Ausführung und Unterhaltung des Oberbanes" rührt von unserem Kollegen Rosche her, dessen Name schon verbürgt, daß die vorliegende Arbeit von jedem Bahnerhaltungsingenieur freudig begrüßt werden muß.

Die in der ersten Auflage vom Verfasser ausgesprochenen Anschauungen und Darlegungen sind durch die seitherigen Erfahrungen im großen und ganzen bestätigt worden, so daß Änderungen prinzipieller Natur nicht erforderlich wurden.

Die zahlreichen Zusätze, welche gleichwohl notwendig wurden, ergaben sich vor allem dadurch, daß seit der ersten Anflage die internationalen Eisenbahnkongresse zu Paris im

Digitized by Google

Jahre 1900 und zu Washington im Jahre 1905, sowie die Technikerversammlung zu Triest im Jahre 1903 stattfanden, deren Ergebnisse in vorliegender Neuauflage Berücksichtigung finden mußten.

Außerdem wurden alle statistischen Mitteilungen, Kostenangaben u. s. w. dem gegenwärtigen Stande entsprechend neu aufgestellt.

Im einzelnen sei insbesondere aufmerksam gemacht auf die Zusätze zu:

§ 2 betreffend die Ausrundung der Neigungswechsel,

§ 3 die Anwendung von Steinbrechmaschinen,

§ 7 die neuen Beobachtungen über das Verhalten des Oberbaues, bei welchen insbesondere die Arbeiten Wasiutynskis eingehende Würdigung erfahren und Engerths Beobachtungen bezüglich des Wanderns der Schienen, sowie Schuberts Beobachtungen über die Umbildung des Planums und der Bettung besprochen werden,

§ 8, in welchem die neueren Erfahrungen über die Abnützung und Dauer der Schwellen nach den Mitteilungen der letzten Technikerversammlung und dem Berichte Herzensteins zu Paris 1900, sowie der Berichte Hansens, Kondricks und Springs auf dem internationalen Eisenbahnkongresse zu Washington (1905) benützt sind und auch eine Mitteilung Asts angeschlossen ist, welche einerseits das allmähliche Anwachsen der Schwellenauswechslung mit zunehmender Verwendungsdauer ersehen läßt, anderseits den Anteil beziffert, welchen Fäulnis und mechanische Zerstörung an der Schwellenauswechslung nehmen. Über die Dauer der Eisenschwellen liegen neuere Mitteilungen Asts und Posts vor.

§ 9 und 10. Da die Vereinsschienenstatistik im Jahre 1899 in ihrem alten Teile zum Abschlusse kam, wurden die Mitteilungen über die Abnützung der Schienen und die Ermittlung der Schienendauer vollständig neu bearbeitet. Die Statistik über die Schienenbrüche ist nun auf einen zwanzigjährigen Zeitraum ausgedehnt worden; bei Erörterung der Frage hinsichtlich des geeignetsten Schienenstahls ist auf die Ergebnisse der letzten Technikerversammlung und der internationalen Eisenbahnkongresse zu Paris und Washington Bezug genommen.

Bei den Vorrichtungen zum Messen der Schienenabnützung ist die neueste Meßvorrichtung von Zimmermann und Buchloh, welche die Vorteile der Kraftschen Vorrichtung mit den Vorteilen der älteren Vorrichtungen von Zimmermann und Buchloh verbindet, in Wort und Bild neu aufgenommen.

§ 11. Die Besprechung der verschiedenen Methoden der Bahnerhaltung hat eine Ergänzung durch den Hinweis auf die über diese Frage am internationalen Eisenbahnkongreß zu Paris 1900 erstatteten Berichte von Post, Pettelin und Deys erfahren.

§ 13. Das Bild über die wechselnde Höhe der Schienenpreise ist auf 26 Jahre ausgedehnt, die Zusammensteilungen des Bedarfes und der Kosten der auf den deutschen und österreichischen Hauptbahnen gebräuchlichen Oberbauanordnungen sind ganz neu aufgestellt worden.

§ 14. Die Angaben über die tatsächlichen Ausgaben für Oberbauunterhaltung und Erneuerung sind auf Grund der neueren statistischen Mitteilungen bis einschließlich des Jahres 1902 neu aufgestellt worden. Die Mitteilungen über die Oberbauerhaltungskosten auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn umfassen den 10jährigen Zeitraum 1894—1903, die Angaben über den eisernen Oberbau Heindl beziehen sich nunmehr auf eine 20jährige Beobachtung.

Die Vorzüge dieses Buches bestehen hauptsächlich darin, daß nicht nur die theoretischen, sondern auch die praktischen Teile desselben auf wissenschaftlicher Grundlage behandelt sind. Vorzüge, welche sicherlich auch der zweiten Auflage eine große Verbreitung sichern werden.

Das vorliegende Werk kann insbesondere den mit der Bahnunterhaltung betrauten Ingenieuren nicht warm genug empfohlen werden, weil es zur aufmerksamen Beobachtung des Oberbaues anregt, und jene Grundsätze feststellt, die für eine wirtschaftlich erfolgreiche Unterhaltung dieses wichtigen Teiles der Bahnanlagen maßgebend sind. Koestler.

A. Hartlebens statistische Tabelle über alle Staaten der Erde. XIV. Jahrgang 1906. Ein großes Tableau (70/100 *cm*). Gefalzt 60 h. A. Hartleben's Verlag in Wien und Leipzig.

Zum vierzehntenmal ist A. Hartleben's statistische Tabelle erschienen, welche sich durch großen Reichtum und strenge Verläßlichkeit ihrer Angaben auszeichnet. Mit gleicher Sorgfalt wie in den früheren Jahrgängen wurde auch diesmal das ganze Material der Tabelle genau durchgesehen, wurden sämtliche im Laufe des Jahres 1905 eingetretenen politischen und Personalveränderungen vermerkt, ebenso alle veralteten Zahlenangaben durch solche neuesten Datums ersetzt. Die tabellarische Zusammenstellung ermöglicht nicht nur die Unterbringung einer staunenswerten Fülle von Einzeldaten über alle Staaten der Erde auf verhältnismäßig beschränktem Raume, sondern gewährt auch eine leichte Übersicht und rasche Auffindung des Gesuchten.

Die rechtliche Natur der Arbeitsordnung. Von Prof. Dr. Paul Oertmann. Berlin. Frz. Vahlen 1905. Preis Mk. —.60

Nach Oertmann ist die nunmehr auch in unserem Eisenbahnrecht zufolge des Regierarbeiterschutzgesetzes eine Rolle spielende Arbeitsordnung autonomes kraft staatlicher Anerkennung, geltendes Recht eines engeren Lebenskreises: der modernen gewerblichen Unternehmung, welch' letztere Oertmann als einen, allerdings noch unvollkommen ausgebildeten Verband herrschaftlicher Natur erklärt. Daraus erklärt sich ihre Rechtsverbindlichkeit auch für den sie erlassenden Arbeitgeber, der bei der Erlassung an das vorläufig bloß konsultative Votum seiner Arbeiter und an die Genehmigung der Verwaltungsbehörden gebunden ist.

Es ist nicht zu leugnen, daß diese Konstruktion sehr viel für sich hat und manches erklärt, was bei anderer Auffassung nicht zu erklären ist.

Die kleine, als Sonderabdruck aus der Festgabe für Prof. Dr. Hübler in Berlin erschienene Schrift verdient die Aufmerksamkeit aller, die sich für die Probleme der modernen Jurisprudenz interessieren. Dr. Hilacher.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bibliothek.

Es wird zur Kenntnis gebracht, daß die im Jahre 1903 mit der Zentral-Bibliothek getroffenen Vereinbarungen über Wunsch derselben gelöst wurden.

Die seitens der Zentral-Bibliothek den Clubmitgliedern gewährten Abonnementsermäßigungen werden **ab 1. September d. J.** eingestellt.

Das Bibliotheks-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Zeitkarten auf den k. k. österr. Staatsbahnen.

Um den Besitzern von Streckenkarten eine allmonatliche Erneuerung ihrer Zeitkarten zu ersparen, wurde verfügt, daß neben den Streckenkarten für ein und zwölf Monate auch solche für drei und sechs Monate, giltig ab 1. oder 16. eines Kalendermonates, zum drei- bezw. sechsfachen des für einen Monat entfallenden tarifmäßigen Preises ausgegeben werden, jedoch vorläufig mit der Maßgabe, daß die drei- und sechsmonatlichen Streckenkarten, ebenso wie die zwölfmonatlichen, nicht über das Kalenderjahr hinaus giltig ausgestellt werden.

Ostdeutsch-österr. Verband.

Am 1. August 1906 tritt an Stelle des vom 1. August 1900 giltigen Tarifheftes 2 nebst Nachträgen I bis XIII ein neuer Tarif in Kraft, der nun 70 geringe Änderungen (Erhöhungen und Ermäßigungen) in den Frachtsätzen aufweist und verschiedene Verkehrsbeschränkungen enthält. Zur Aufhebung gelangen u. a. mangels eines Bedürfnisses die Frachtsätze der Ausnahmetarife für Kabel, Kartoffel, Palmöl, Papier, Makulaturpapier, Salzgurken, Steine, Knochenleim und Wasserstoffsuperoxyd.

Die Frachtsätze für Braunkohlenbriketts (bisheriger Ausnahmetarif Nr. 6) sind in dem neuen Tarif nicht mehr enthalten; sie werden in einem demnächst erscheinenden besonderen Tarif Aufnahme finden. Bis zu seinem Erscheinen bleiben die bisherigen Frachtsätze in Form eines sogenannten Blatt-Tarifes zum obigen Tarifhefte unverändert in Kraft.

Abzüge dieses Blatt-Tarifes können von dem Verkehrsbureau der königl. Eisenbahn-Direktion Breslau oder von der unterzeichneten Verwaltung kostenlos bezogen werden.

Die durch das neue Tarifheft eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. September 1906.

Druckstücke des neuen Tarifes sind bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 2 Kronen zu haben.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Ärztliche Einrichtungen, Elementenbau.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 626

Glaser-Diamanten
in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schneiden auf Glas u. Graviren auf Stein f. Bijouquiers.
Brillanten
f. Bohrmaschinen, zum Bohren in Kalk-, Sandstein, Porzellan- u. Quarzgesteinen, Marmor, Granit etc. liefert die Firma 1849
R. Puschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 18, II/7.
Preisl. u. Verlang. gratis u. franko. 639

Glashüttenwerke
vorm.
J. Schreiber & Neffen
WIEN
IX. Liechtensteinstrasse 22.
„Glashüttenhof".
Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb
Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt. Luxuswaren, Feingoldbecke.
474
Preiskurante gratis und franko.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Giltig ab 1. Juni 1906. — Sommerdienst 1906.

Kürzeste Schnellzug-Verbindungen

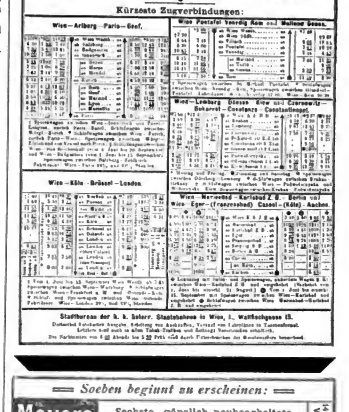
von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

Badgastein, Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg).
Mailand (via Arlberg-St. Gotthard), **München** und **Bad Reichenhall** (via Salzburg)
sowie umgekehrt.

Giltig ab 1 Juni 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:



Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.
Grosses Konversations-Lexikon.
Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.
148 000 Artikel u. Verweisungen
16 000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten
20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.
Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.
Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Budapest Lemberg Czernowitz Innsbruck Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 543

Handels-Akademie

verbunden mit einer Eisenbahnfachschule

Linz a. D.

Öffentlichkeitsrecht, Einjährig-Freiwilligenrecht.

Jährliches Unterrichtsgeld K 300.

Schuljahrsbeginn 16. September.

Nähere Auskunft erteilt

der kaiserliche Rat und Akademiedirektor 580

Dr. Anton Effenberger.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien
XX. Bez., Gleißmanngasse 2.

Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Weichensperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Böding.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13454. 490

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operagasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kanalaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Portekorani und Dessinbilder auf Wunsch gratis und franko. 559

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 525

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen.
Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Leobersdorfer Maschinenfabrik

„GANZ & Co.

Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft

Leobersdorf bei Wien.

Fabriciation von

Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen

aus Spezialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.

Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen

ferner für

Cement-, Gips- und Keramische Industrie.

Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.

Wärmemotoren „Patent Diesel"

für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.

Transmissionen aller Systeme.

ABTHEILUNG für

elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen

in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 508

Lebensversicherungs Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467 000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 183.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.709.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.350 000, Kaution bei der k. k. Staats-Zentral-Kassa K 6,700.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen gestalten sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 510

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6% (sechs) selbstverständlich immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seiner Gesundheitsumstände einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erfließt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist allerdings ein mäßiges Schadenbedeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 547

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hübscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford Univ. Lib.

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Rathausstrasse 11.
Telephon Nr. 245.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 802.344.
Postsparkassen-Konto des Clubs: Nr. 840.494.
Beiträge werden nach dem von Redaktions-Komitee festgestellten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates
von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Postgesetzlich für den Buchhandel:
Spitzhagen & Schwirich in Wien.
Einzelne Nummern 20 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 23. Wien, den 15. August 1906. XXIX. Jahrgang.

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
XIV/1 Goldschlagstraße 126. X/3 Triesterstraße 40.
Telephon 8978.

Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 476

Anton Rothmaier
LINZ a. D.
Besitzer der Mollner Holzwarenfabrik und Sägewerk
empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:
Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlägende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.
Niederlage: WIEN, IX/4, Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:

Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13, T. 3209.
Ing. **Stanislaus Ritt. v Dabanski**, Wien, VII. Lindengasse 5. T. 5643.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 705.
Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13, T. 6302.
Ing. **Viktor Harmin**, (H. Palm, Michalecki & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 10699.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 19, T. 6027.
Ing. **Victor Monath**, Wien, I. Jasomirgottstr. 4, T. 10950.
Ing. **Anton v. Storr**, Wien, IV. Frankenberggasse 5. T. 9944.
Ing. **Victor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 36. T. 4964.
Ing. **Wasa Theodorovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 3. T. 10643.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. **J. Kiffer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 4811.
Ing. **Rud. Kipser**, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 9949.
Ing. **Moriz Schmolka**, Böhm. Ferdinandsgasse 17. T. 430.
Ing. **Heinrich Schmolka**, Prag, Heinrichsgasse 24. T. 1099.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger
über
130.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.
Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Tönschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!
Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

Möbel Eisenbahner 5 Prozent Skonto!
Unter Garantie aus erster Hand.
Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.
☐ Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000. ☐
Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezessions-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.
In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Eiche, Ahorn, Eiche, Raste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.
Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.
Versand recll. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.
HERMANN KLAMPER's Nachf. Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 574 Preiskranz gratis und franko.
RUDOLF HAAS

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476
Reservefond d. Anst.: K 8,245.414, Ges.-Versicherungssumme K 2 250,781 823.

Digitized by Google

Einzig sicherer Schutz gegen Mottenfraß

TARMALIT

Überall erhältlich.

Kein lästiges Einstreuen mehr!
Kein übler Geruch! Höchst desinfizierend!
Von Fachautoritäten glänzend beurteilt!

Öst. Holzstoffwaren-Industrie
Abteilung Tarmalitwerke
Wien, IV. Bezirk, Viktorgasse Nr. 14.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Röntgen-Einrichtungen, Elementenbau.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 526

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Allerhöchste Auszeichnungen

K. k. priv.
Brückenwagen-Fabrik

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien-Atzgersdorf

erzeugen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerke- und Magazins-Brückenwagen, Gold-, Silber- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.
Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fuhrsperre und Apparat-Einstellung mit Zählwerk.

Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:
I. Akademiestraße 4. WIEN Ecke Maximilianstraße 8.
(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schembers Patent-Waggon-Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung auf Mauerwerk ruhend oder in gußeisernen Kasten montiert, Skalen- u. Registrier-Einrichtung für die ganze Tragkraft. 535

In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik
vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 525

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft München u. Linz.

Liefert normal- und schmalspurige Lokomotiven jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 420

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER
· MODERNSTER CONSTRUCTION ·
· INSPECTIONS- u. TRANSPORT-
· DRAISINEN ·
FÜR EISENBAHN-CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.
CODES: ABC IV u. V ED., LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmaterialе, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge kostenfrei ausgearbeitet.

Digitized by Google

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-
• Aktien-Gesellschaft in Simmering •
vormals H. D. Schmid

Wien-Simmering. **Brünn-Königsfeld.**

Krane, System Stuckenholz.
Personen- und Lasten-aufzüge.
Drehscheiben u. Schiebbühnen.
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke, ferner mit Hand oder elektr. Antrieb.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Wasserstationen.

Dampfmaschinen mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb u. für elektr Anlagen.
Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.
Direkt wirkende Duplexpumpen, Expreßpumpen „Schleifmühle".
Holzbearbeitungs-maschinen. 438
Wasserreiniger etc.

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Linerusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 569

Katologe u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 510

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Rauthedolite, Universal-Kreutler-Instrumente, Tachymeter, Winkeltrommeln, Winkelspiegel, Kegel-Transversen, Pantographen, Meßkämmer, Nadelbäe, Nivellaten, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner (Patent Proeller). 504

Einige
100 Waggonladungen

gebrauchte, garantiert fahrbare Sekundärbahnschienen, sowie einige normal- und schmalspurige Lokomotiven für Fabriks- und Schleppzugbetrieb offerieren billig st.

Josef Brukner & Söhne Wien II/2 Novaragasse Nr. 42.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graveuren auf Stein f. Eisengraben.

Tafelfreier Diamanten

f. Rotunsabdrucken, zum Justieren u. Gußformen von Papier-Kalender, Verzeichn- u. Postpapiermaschen u. s. w. liefert die Firma 1840

R. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 18, 1/7. 339

Preisl. u. Vertiang. gratis u. franko.

Glashüttenwerke vorm. J. Schreiber & Neffen WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.
„Glashüttenhof".
Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

Größtes Lager in Tafelgläsern, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt, Luxuswaren, Festgeschenke. 474

Preiskurante gratis und franko.

ROESSEMANN & KÜHNEMANN
AKT. FÜR
ARTHUR KOPPEL'SCHE
SCHMALSPURBAHNEN
WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

□ □ □

Her-tellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtausedrucke und neueste Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei leicher Witterung, dringende Arbeiten bei elektr. Licht mit 30% Zuschlag. Größter Format 200∞ ; 1500 mm.

□ □ □

□ Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. □ Adjustierung der Pläne. 546

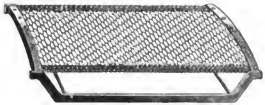
Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktien laut Bilanz pro Ende 1902 K 152.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.709.909. Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.320 000, Kapitalien bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 6.200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Unfehlbarkeits-Polizzen genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell, Die Kriegsversicherung Wahrscheinlicher wird ohne Prämienzahlung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 550

Digitized by Google



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz priv. Siebwaren-Fabrikanten

k. u. k. Hof- und ausschl.

Wien, VI/1 Wiedmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 569

Können sich nicht einsenken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheldraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Seilbahnen, Zugschranken, Steil- und Lastwerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Trageseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 402

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan. Direkte Fahrt nach Ostafrika.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.

Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.

Warenlinie nach Alexandrien, vierzehntägig.

Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.

Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.

Eilfahrt nach Cattaro, wöchentlich.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien. Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 570

K. k. landesbefugte

Metallwaren- u. Maschinenfabrik

V. PRICK

Wien, III. Rennweg 79 u. 87.

Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserreinigungsanlagen, Patent Wehrenfennig, Reservoir- und Kesselanlagen. Komplette Einrichtungen und Rekonstruktionen von Bierbrauereien und Malzfabriken. Malzwender, System Hochmuth. Komplette Einrichtungen von Spiritusbrennereien und Raffinerien.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengießerei, verschmiedete Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Band- und Waggonbänder, Reservoir- und Kesselbleche, Stabeisen, Blechbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Werkbeil und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Eisenkonstruktionen, Gittermasten, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedwaare, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wasserpreß geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Bohrmasten, feuerfeste Ziegel nach bestehe Marken.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19 567

Avenarius

Carbolineum

seit mehr als 30 Jahren erprobtes Holzkonservierungsmittel von unerreichter Wirksamkeit.

Atteste zu Diensten.

Indurin

bewährte Kaltwasserfarbe für innen- und Außenanstriche. Wetterfest, waschbar, feuerhemmend. Einfachste Verarbeitung.

Prospekte, Atteste, Muster kostenfrei. 565

Carbolineumfabrik **R. Avenarius, Amstetten.**

Bureau: **Wien,**

III/1 Hauptstraße 18.

„Österreichisches Kursbuch"

früher „Der Kondukteur"

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationspreis für das ganze Jahr K 14.–, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VII/1 Andreasgasse Nr. 17. 497

Kais. königl. ausschl. priv.

Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik

F. AUSTIN.

Fabrik in Viehofen b. St. Pölten Station Viehofen-Fabrik der St. Pölten—Tullner Bahn.

Niederlage ◇ in **WIEN VI, Stumpergasse 60.** Telephon Nr. 2334.

867

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Lagres-Lager **IV. Favoritenstr. 42.** **WIEN** Niederlage u. Installation **I. Kärntnerstr. 42.**

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation ◆ Installation

von **Telegraphen-** und **Mikrotelephon-Apparaten** für alle Zwecke, insbesondere für den **Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren** und **Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern,** staub- und wasserdicht. 545

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 23. Wien, den 15. August 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau. Von E. Scheichl (Fortsetzung.) Monats-Chronik Juni-Juli 1906. — Chronik: Personalnachrichten. Ausstellung in Mailand. Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Juni 1906. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Mai 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905. Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1904. Fahrpreise für Kinder. Betriebsergebnisse der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn im Jahre 1905. — Literatur: Internationaler Eisenbahnkongreß Washington 1905. Die Entschädigungen aus dem Eisenbahnfrachtrecht. Meyers Großes Konversations-Lexikon. G. Freytags Verkehrsplan von Wien 1906. — Club-Nachrichten: Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Juli 1906.

Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau.

Nach einem Vortrage, gehalten im Club österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien, am 13. März 1906, von Ober-Ingenieur E. Scheichl.

An diese Lichtspeiseleitungen sind in Murnau, Kohlgrub und Oberammergau je eine Drehstrom-Gleichstromumformeranlage mit Akkumulatorenbatterien zum Zwecke der Stromabgabe für Licht und Kraft angeschlossen. Die Verteilung erfolgt in Murnau und Kohlgrub mit 2×150, in Oberammergau mit 2×110 V Gleichstrom.

Außerdem werden einige Motoren unmittelbar mit Drehstrom betrieben. Auch die Beleuchtung der Dienstgebäude der Strecke erfolgt mittels Drehstrom.

Es mußte daher für eine sehr gute Isolation desselben gesorgt werden. Diese wurde erreicht, indem man außer den gewöhnlichen isolierten Fahrdrahtanfhängungen noch kräftige Porzellanisolatoren anbrachte, an welchen die Querdrähte, welche die Aufhängungen tragen, befestigt sind (Fig. 5 und 6). Diese Porzellanisolatoren sind zum größeren Teil auf schmiedeeisernen Auslegern befestigt, die von Holzmasten, oder in Bahnhöfen und Krümmungen,

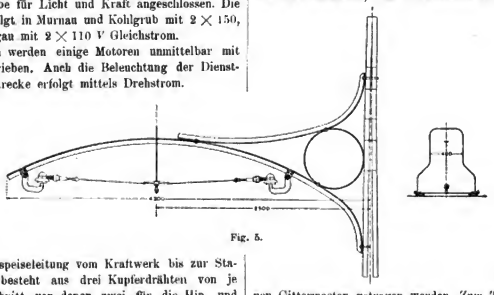


Fig. 5.

von Gittermasten getragen werden. Zum Teil erfolgt die Befestigung der Querdrähte mittels der erwähnten Porzellanisolatoren an beiderseits des Geleises angeordneten Masten.

Die Bahnspeiseleitung vom Kraftwerk bis zur Station Saulgrub besteht aus drei Kupferdrähten von je 35 mm^2 Querschnitt, von denen zwei für die Hin- und einer für die Rückleitung dient. Diese ist im Kraftwerk und in Saulgrub gut geerdet.

Die Fahrleitung aus Hartkupferdraht von 50 mm^2 Querschnitt ist in Saulgrub mittels zweier Hörnerausschalter an die Speiseleitung angeschlossen. Jeder Fahrleitungsstrang, Saulgrub—Murnau und Saulgrub—Oberammergau, kann für sich an die Bahnspeiseleitung angeschlossen, bezw. von derselben abgeschaltet werden.

Der Fahrdraht steht, wie bereits erwähnt, unter einer Spannung von 5000 V gegen Erde.

Die Entfernung der Maste ist die bei elektrischen Bahnen normale, nämlich 30—35 m.

Um an Wegübergängen und in den Gleisanlagen der Bahnhöfe bei einem etwaigen Drahtbruche eine sofortige Erdung des gerissenen Fahrdrahtes zu erreichen, sind an diesen Stellen besondere Erdungsvorrichtungen angebracht (Fig. 5). Dieselben bestehen aus Kupferbügeln,

Digitized by Google

die mit dem Fahrdraht verbunden sind und sich bei einem Leitungsbruch an gut geerdete Leiter anlegen.

Die Streckentrennungen, von welchen insgesamt vier vorhanden sind, wurden derart ausgebildet, daß einerseits eine Stromunterbrechung beim Befahren der Streckentrennung, geschlossenen Streckenausschalter vorausgesetzt, nicht eintritt, daß andererseits bei offenem Schalter der abgeschaltete Teil der Fahrleitung auch nicht vorübergehend durch die Stromabnehmer unter Strom gesetzt werden kann.

Fig. 6.

Auf einer kurzen Strecke wurde auch eine Vielfachaufhängung probeweise eingebaut. (Fig. 7.)

Das Wesentliche dieser Vielfachaufhängung ist folgendes. Über der Gleismitte ist ein kräftiges Tragseil aus Stahldrähten, das auf Isolatoren aufgehängt ist, angeordnet. An diesem Tragseil hängen in entsprechenden Entfernungen mittels vertikaler Zwischenglieder Querträger für zwei Fahrdrähte.

Die Querträger, welche sich um ihren Aufhängepunkt drehen können, sind in der Aufeinanderfolge ungleich lang. Die Fahrdrähte werden also nicht parallel geführt, sondern nähern und entfernen sich abwechselnd gegeneinander.

Die Stellen der größten und kleinsten Entfernung der Fahrdrähte fallen abwechselnd mit den Auslegern, bezw. Masten zusammen.

An diesen Stellen sind die Fahrdrähte durch Distanzstücke gehalten, die durch besondere Spanndrähte mit den Auslegern oder Masten verankert sind.

Durch diese Anordnung werden die Fahrdrähte gegen seitliche Ablenkung gesichert; eine Rillenbildung in den Schleifbügeln ist dabei nicht möglich. Die Fahrdrähte können sich leicht heben und senken; es werden stets beide Drähte vom Schleifbügel berührt.

Diese Aufhängung ist daher insbesondere für große Geschwindigkeiten der Fahrzeuge geeignet, da ein Abspringen des Bügels und damit eine Stromunterbrechung auch bei großer Geschwindigkeit vermieden wird.

Hörnerblitzableiter schützen die Leitungen gegen atmosphärische Entladungen.

Als elektrische Schienenverbindungen dienen Kupferdrähte von 10 *mm* Durchmesser mit eingenieteten Eisenstöpseln. Querverbindungen zwischen den beiden Schienensträngen sind alle 100 *m* angebracht. Die Schienen sind an 60 Stellen mittels Kupfergeflechte geerdet, welche in das Grundwasser verlegt und mindestens 1 *m* hoch mit Erdreich überdeckt sind.

Auf die Zusammenstellung des Fahrplanes, die Wahl der Zugseinheiten und Ausgestaltung der Motorfahrzeuge war der Umstand von bestimmendem Einfluß, daß das Kraftwerk vorhanden und dessen Leistung gegeben war.

Wie bereits in der Beschreibung des Kraftwerkes hervorgehoben wurde, sinkt die Leistung desselben in zwei Wintermonaten auf 340 *PS* an der Turbinenwelle gemessen.

Rechnet man mit einem Gesamtwirkungsgrad, von den Turbinenwellen bis an den Umfang der Triebräder, von 68 %, so stehen an den Triebrädern im ungünstigsten Falle rund 230 *PS* zur Verfügung.

Da der Fall, daß zwei Züge gleichzeitig die größte Steigung von 30‰ hinauffahren, nicht zu vermeiden ist, entfallen für jeden Zug nur 115 *PS*; dies entspricht bei einer Geschwindigkeit von 16—17 *km*/Std. einer Zugkraft von

1940 . . . 1820 *kg*.

Bei einem Zugswiderstand von 5 *kg* pro Tonne auf der Horizontalen darf, Minimalwasser für die Kraftwerksanlage vorausgesetzt, das Gesamtgewicht jedes Zuges mit Rücksicht auf die maximale Steigung 55 . . . 61 *t* nicht übersteigen.

Der Personenverkehr und damit der Gepäcksverkehr ist im Winter schwächer wie im Sommer; für den Güterverkehr tritt das umgekehrte ein.

Man entschloß sich daher für Winter und Sommer je eine besondere Wagentype zu wählen. Vorläufig sind 4 Motorwagen in Verwendung, 2 Winterwagen und 2 Sommerwagen. Die Winterwagen haben einen Abteil

Digitized by Google

Fig 7.

III. Klasse für 20 Sitzplätze, einen Abteil II. Klasse für 8 Sitzplätze, einen Postraum und einen Raum für Gepäck- und Stückgut; sie wiegen mit elektrischer Ausrüstung bei voller Besetzung rund 26 *t*, so daß für den Güterverkehr noch 29 . . 25 *t* im ungünstigsten Falle verbleiben. (Fig. 8.)

(Schluß folgt.)

Monats-Chronik — Juni-Juli 1906.

I. Eisenbahnen.

Neue Konzessionen: Mit Urkunde vom 3. Juli 1906 wurde der Stadtgemeinde Bozen die Konzession zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Bozen nach Ober-Bozen (Rittnerbahn) erteilt.

Betriebseröffnungen: Am 1. Juni wurde die Teilstrecke Lomnitz a. P.—Alt-Paka der Lokalbahn Sndoměř—Skalsko—Alt-Paka für den Gesamtverkehr eröffnet. — Am 1. Juli wurde die Linie Meran—Mals (Vintschgaubahn), die in Meran an die Bozen-Meraner Bahn anschließt, für den Gesamtverkehr eröffnet. — Am 4. Juli wurde die Eisenbahnlinie Sarajevo—Ostgrenze (Uvac) mit der Abzweigung Megjegje—Dobum dem öffentlichen Verkehr übergeben. Am 23. Juli gelangt die Teilstrecke Assling—Görz—Triest (Wocheinerbahn) der Linie Glandorf—Klagenfurt—Assling—Triest zur Eröffnung (siehe den Artikel: „Die Eröffnung der Wocheinerbahn“ in Nr. 22).

Wichtige Projekte: Von mehreren Gruppen des Abgeordnetenhauses sind in der letzten Zeit neuerlich Wünsche wegen Erbauung verschiedener Lokalbahnen laut geworden. Es dürfte daher die Regierung anläßlich der Herbstsession ein umfassendes Lokalbahnprogramm vorlegen, das jedenfalls die schon wiederholt erörterten Tiroler Lokalbahnprojekte der Verwirklichung näher bringen dürfte. Anläßlich der Eröffnung der Vintschgaubahn (siehe „Betriebseröffnungen“) wurde ein förmliches Eisenbahnprogramm aufgestellt, bei dessen Ausführung Tirol bald ein der Schweiz ebenbürtiges, geschlossenes Eisenbahnnetz hätte.

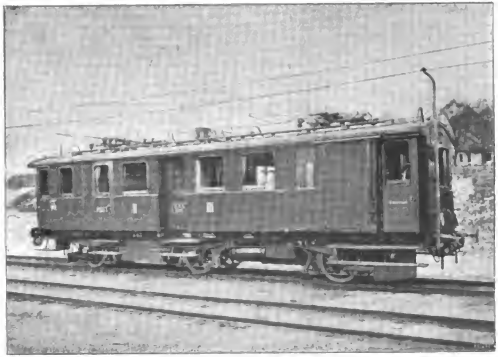


Fig. 8.

Digitized by Google

Der Eisenbahnminister anerkannte die Berechtigung dieser Bestrebungen und betonte die Notwendigkeit der Weiterführung der Vintschgaubahn von Mals über Finstermünz nach Landeck. Weiters dürfte das Regierungsprogramm die Weiterführung der Bahn von Imst über den Fernpaß nach Lermoos—Reutte umfassen. Das Programm wird für Böhmen die Sicherstellung der Lokalbahn Tanz—Tachau und mehrere Sanierungsaktionen für bestehende Lokalbahnen enthalten.

Durch die Ernennung des neuen Ministeriums sind überhaupt verschiedene Bahnprojekte wieder auf die Tagesordnung gelangt. So sprach am 19. Juni eine Abordnung beim Eisenbahnminister in Angelegenheit der Eisenbahnverbindung Linz—Krummau vor. Der Minister versprach dem Projekte alle erdenkliche Förderge angedeihen zu lassen. Am 3. Juli erschien im Abgeordnetenhause eine Massenabordnung aus der Oststeiermark, um bei der Regierung wegen des Ausbaues der Aspang bahn über den Wechsel vorstellig zu werden. Die Minister versprachen für eine möglichst baldige Verwirklichung der Bahnlinie einzutreten. Am 29. Juni fand in Luttenberg ein Eisenbahntag statt, der beschloß, für den Ausbau der Linie Luttenberg—Friedau einzutreten, die das einzig richtige und praktisch mögliche Bindeglied im Bahnprojekte Wien—Novi sei. Am 10. Juli erschien beim Eisenbahnminister eine Deputation aus Nordmähren und Schlesien, die den Ausbau der Lokalbahnen Rabersdorf—Römerstadt und Kriegsdorf—Bennisch anregte. Die beiden neuen Lokalbahnen würden, falls sie ausgebaut würden, eine neue Verbindung zwischen Galizien und Böhmen herstellen, die viel kürzer wäre als die derzeitige. Der Eisenbahnminister sagte die tunlichste Berücksichtigung der Bitte zu.

Wesentliche Fortschritte macht die Lokalbahnaktion in Niederösterreich. Bezüglich der Lokalbahn Neunkirchen—Wilfersdorf hat der Landesausschuß um die Einleitung der Konzessionsverhandlungen angesucht; desgleichen auch betreffend der Lokalbahn von Gannersdorf nach Mistelbach, welche die Lokalbahn Gänserndorf—Gannersdorf mit der Lokalbahn Ernstbrunn—Mistelbach verbinden soll. Die Finanzierung dieser Bahn erfolgt sogar ohne staatliche Unterstützung. Dagegen kann augenblicklich der in diesen Blättern wiederholt besprochenen, von niederösterr. Landesansschusse geförderten elektrischen Bahn Wien—Preßburg kein günstiges Prognostikon gestellt werden. Der Bau der österr. Strecke Wien bis zur Landesgrenze bei Hainburg ist bekanntlich abhängig vom Bau der ungarischen Strecke ab Landesgrenze bis Preßburg, bezw. die vom Lande Niederösterreich übernommene Garantie für die Prioritätsanleihe würde nur bei Ausführung der ganzen Strecke Wien—Preßburg und bei Einheitlichkeit des ganzen Betriebes auferecht erhalten bleiben. In ungarischen Reichstag wurde seitens der Regierung ein Gesetzentwurf eingebracht, der den Ausbau der ungarischen Strecke bezweckt. In der Sitzung des Reichstages vom 27. Juli wurde ein Beschlußantrag angenommen, wonach der Gesetzentwurf zum Zwecke der motivierten Berichterstattung an den volkswirtschaftlichen Ausschuß verwiesen wird. Diese Rückverweisung wird sich wohl nur als eine gelinde Form der Ablehnung herausstellen und damit ist auch der Ausbau der österreichischen Teilstrecke unwahrscheinlich geworden. Da aber ohnedies zwei Eisenbahnen und eine Dampfschifflinie Wien und Preßburg verbinden, ist diese Sache wohl recht gleichgültig für das öffentliche Wohl.

Betrieb: Am 1. Juni hielt die vierte Abteilung des Industrierates eine Sitzung ab, in der über Maßnahmen zur Steuerung des Waggonmangels und über die Berücksichtigung der Industrie bei den durch die Manöver bedingten Frachtenbeschränkungen beraten wurde. Nach längerer Debatte gelangten folgende Anträge zur Annahme: „Der Industrierat wolle beschließen, das Handelsministerium zu ersuchen, beim Eisenbahnministerium dahin zu wirken, daß dem Waggonmangel durch folgende Maßnahmen gesteuert werde: *a*) ausreichende und schleunige Vermehrung des Wagenparkes der Staats- und Privatbahnen; *b*) rechtzeitige Feststellung des voraussichtlichen Bedarfes an Gütterwagen durch Umfrage bei den Produzenten; *c*) Miete der erforderlichen Anzahl von Leihwagen; *d*) Gewährung von Frachtermäßigung für Kohlentransporte etc. während der Sommermonate; *e*) Begünstigung der Einstellung eigener Wagen durch Private, jedoch ohne daß hiedurch das luxestitionsprogramm der Staats- und Privatbahnen eingeschränkt werde." Schließlich wurde auch ein Antrag angenommen, wonach das Handelsministerium ersucht wird, im Einvernehmen mit den beteiligten Ressorts die zur Verstaatlichung in Aussicht genommenen Privatbahnen gegen Zusicherung späterer Verrechnung im Falle der Verstaatlichung zu veranlassen, ihr rollendes Material, dem erhöhten Verkehre entsprechend, schleunigst zu komplettieren.

Mit 1. Juli, dem Tage der Betriebseröffnung der Vintschgaubahn (siehe „Betriebseröffnungen") geht die Bozen-Meraner Bahn auf Grund des seinerzeit mit der Regierung abgeschlossenen Übereinkommens in den Betrieb des Staates über. Zunächst tritt in den Betriebsverhältnissen dieser Bahn keine Änderung ein; die in Meran installierte Betriebsleitung bleibt unverändert bestehen und wird lediglich der Staatsbahndirektion Innsbruck unterstellt, welche das betriebführende Organ der Staatseisenbahn-Verwaltung in Ansehung der Vintschgaubahn und der Bozen-Meraner Bahn ist. — Wesentliche Betriebs- und Anlage-Verbesserungen werden aber auf der Linie Bozen—Mals baldigst eintreten müssen, da sehr schwerwiegende Übelstände zutage treten. Die Interessenten hielten dieser Tage ein Meeting ab, in dem schleunigst Abhilfe verlangt wurde.

Das Eisenbahnministerium hat bereits über die Zuweisung der bereits eröffneten oder im Laufe des Jahres voraussichtlich noch zur Eröffnung gelangenden Linien der neuen Alpenbahnen an die beteiligten Staatsbahndirektionen entschieden und hiebei die vom Kärntner Landtage und von der Handelskammer in Klagenfurt wiederholt geäußerten Wünsche insoferne berücksichtigt, als dies bei der unabweisbaren Bedachtnahme auf die verkehrspolitische und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der einzelnen Linien möglich war. Insbesondere ist auch den kommerziellen Verhältnissen durch die Zuweisung der neuen Linie Aßling—Triest zu der Staatsbahndirektion Triest, sowie durch die Ausscheidung mehrerer alter Linien aus dem Bezirke der Staatsbahndirektion Villach und Unterstellung unter die Staatsbahndirektion Triest Rechnung getragen worden. Letztere Direktion ist infolge der Angestaltung ihres Amtsbezirkes in die Lage versetzt, die unmehr geschaffenen Verbindungen zur Hebung des Triester Handels ausgiebig zu verwerten und die in Triest als dem einzigen großen Handelshafen Österreichs konzentrierten Verkehrsinteressen tatkräftig zu wahren. Die Fyhrnbahn von Linz bis Selztal wurde der Staatsbahndirektion Linz, die Strecken Klagenfurt—Aßling und Villach—Rosenbach der Staatsbahndirektion Villach und die Linie von Aßling über Görz nach Triest der Staatsbahndirektion Triest zugewiesen. Ferner werden mit dem Zeitpunkte der Eröffnung der letztgenannten Linie die bisher von der Staatsbahndirektion Villach verwalteten Strecken Laibach—Tarvis und Laibach—Stein sowie die Unter-Krainer Bahnen (Laibach—Gottschee und Großlupp—Rudolfswerth—Strascha) aus dem Amtsbezirke dieser Staatsbahndirektion ausgeschieden und der Staatsbahndirektion Triest unterstellt.

Das Eisenbahnministerium hat an die k. k. Staatsbahndirektionen und an die Privatbahnverwaltungen unter dem

Digitized by Google

21. Juni einen Erlaß gerichtet, der eine strengere Handhabung der gegen die Überfüllung der Personenwagen mit Handgepäckstücken gerichteten regimentarischen Bestimmungen anordnet. Bei vorkommenden Anständen soll jedoch mit möglichster Rücksicht gegen die Reisenden vorgegangen werden. Schließlich empfiehlt das Ministerium, eine gemeinsame Kundmachung der österreichischen Eisenbahnen in den den Reisenden zugänglichen Bahnhofsräumlichkeiten zu affichieren.

Zeitungsmeldungen zufolge beabsichtigt das Handelsministerium die Errichtung staatlicher Automobillinien durch die Postverwaltung, auf denen neben dem Posttransporte die Beförderung von Reisenden und Reisegepäck zu dem mäßigen Fahrpreis von ungefähr 6 bis 8 h pro Kilometer stattfinden soll. Die zur Verwendung gelangenden Automobile sollen einen Fassungsraum für etwa 20 Reisende und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 Kilometer in der Stunde besitzen.

Die auf der Verbindungsbahnstrecke Praterstern—Hauptzollamt mit der Kfiziksehen elektrischen Lokomotive bisher in den Nachtstunden unternommenen Fahrten haben ein befriedigendes Resultat ergeben. Sie haben erwiesen, daß, entgegen den mehrfachen Zweifeln, die elektrische Lokomotive trotz ihrer geringeren Adhäsionskraft — sie ist leicht und zierlich gebaut — einen aus zehn Wagen bestehenden Zug anstandslos mit der geforderten Geschwindigkeit zu führen vermag. Die Nachtfahrten werden zunächst noch eine zeitlang fortgesetzt werden, dann werden die Tagfahrten in den fahrplanmäßigen Intervallen beginnen und die elektrische Zugförderung mit der Kfiksehen Lokomotive auf ihre Wirtschaftlichkeit erprobt werden.

Abfertigungsdienst: Mit Rücksicht auf vielfache aus Interessentenkreisen lautgewordene Wünsche hat sich das Eisenbahnministerium bestimmt gefunden, für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen mit Gültigkeit vom 1. Juli 1906 verschiedene Bestimmungen zu Gunsten der Getreide- und Hülsenfrüchtesendungen im Gewichte von mindestens 5000 *kg* vor Auslösung der Frachtbriefe unter der Bedingung zuzulassen, daß die Versender sich in der hiefür festgesetzten Form mit der Musterentnahme einverstanden erklären. Für die bahnamtliche Intervention bei der Bemusterung gelangt eine Gebühr zur Einhebung.

Mit 1. Juli treten in den Bestimmungen über den Garderobedienst bei den k. k. Staatsbahnen folgende Änderungen ein: 1. Die k. k. Staatsbahnen übernehmen, abweichend von der Bestimmung des § 37 (3) des Betriebsreglements, wonach für das von den Reisenden in den Garderoben der größeren Bahnhöfe zu vorübergehenden Aufbewahrung hinterlegte Gepäck bahnseits nicht gehaftet wird, von dem gedachten Zeitpunkte an für dieses Gepäck die Haftung eines Verwahrers nach den einschlägigen Bestimmungen des a. b. G.-B., jedoch mit nachstehenden Beschränknngen: *a*) von der Hinterlegung in Bahnhofgarderoben bleiben ausgeschlossen: Alle laut Betriebsreglement von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, so insbesondere selbstentzündliche, explosive, fenergefährliche, ätzende, unreine und übelriechende, sowie dem leichten Verderben unterliegende Gegenstände, ferner Geld, Wertpapiere, Kostbarkeiten und Kunstgegenstände. Für die nicht unter besonderem Verschlusse aufzubewahrenden Gegenstände, namentlich für die in Rücken, Reisedecken u. dgl. enthaltenen Sachen wird nur dann gehaftet, wenn sie besonders übergeben werden; *b*) für Verlust, Minderung oder Beschädigung der hinterlegten Gegenstände wird bahnseits der nachgewiesene Schaden, jedoch nur bis zum Höchstbetrage von K 100 für das Stück ersetzt. 2. Die Aufbewahrung von Gepäck in Bahnhofgarderoben erfolgt auf die Dauer von acht Tagen, darüber hinaus nur über ausdrücklichen Antrag der Partei. 3. Die Verwahrungsgebühr beträgt für die ersten fünf Tage 10 h und für die weiteren Tage 20 h für je ein Stück und einen Tag. Im übrigen bleiben die bisherigen Bestimmungen bis auf weiters in Kraft.

Im Interesse der Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges bei der Austragung von Reklamationen wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung von Eil- und Frachtgütern hat das Eisenbahnministerium mit Wirksamkeit vom 1. August 1906 für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen die Verfügung getroffen, daß derartige Reklamationen, für deren Austragung bisher die Staatsbahndirektionen ausschließlich zuständig waren, künftighin bis zu bestimmten Höchstbeträgen und unter besonderen Kautelen auch durch die Stationen erledigt werden können. Nach dieser Verfügung sind letztere ermächtigt, Ersätze bis zu nachstehenden Höchstbeträgen für eine Sendung zu leisten, und zwar: im Lokalverkehre der österreichischen Staatsbahnen die Bahnbetriebsämter bis zu K 20, die übrigen Stationen bis zu K 10; hinsichtlich des Verkehres mit fremden inländischen Bahnen sämtliche Stationen bis zu K 10. Das Eisenbahnministerium beabsichtigt, für den Fall, als mit dieser Maßnahme günstige Erfahrungen erzielt werden sollten, den Wirkungskreis der Stationen in Reklamations-Angelegenheiten weiter auszugestalten.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren österreichischen Privatbahnen in den Monaten Juni und Juli 1906 im Vergleiche zu den gleichen Monaten des Vorjahres wie folgt:

	Juni 1906	Juni 1905	Juli 1906	Juli 1905
	Kronen			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, altes Netz . .	1,171.007	+ 201.832	1,190.060	+ 207.237
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Lokalbahn . .	248.695	+ 59.705	276.678	+ 52.073
Böhmische Nordbahn .	902.253	+ 28.754	1,003.789	+ 20.001
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *A*	655.116	+ 28.600	741.129	+ 26.600
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *B*	1,165.437	+ 48.600	1,298.183	+ 59.600
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7,225.321	+ 184.603	8,237.676	+ 591.953
Österr. Nordwestbahn, gar. Netz	2,155.043	+ 118.360	2,344.079	+ 62.619
Österr. Nordwestbahn, Erg.-Netz	1,261.779	+ 69.397	1,416.561	+ 7387
Südnordd. Verbindungsbahn	743.401	+ 62.680	810.190	+ 26.188
Südbahn-Gesellschaft .	10,520.315	+ 410.322	10,923.422	+ 154.818
Ö.-u. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	4,920.467	+ 78.801	5,566.848	+ 110.039

Bei Vergleich der Gesamtziffern über die Einnahmen im ersten Semester gegenüber dem Vorjahre zeigen sich folgende Ergebnisse:

	1906	gegen 1905	
	In Millionen Kronen		
		definitiv	provisorisch
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	7·183	+ 0·589	+ 0·618
Böhmische Nordbahn . .	5·115	+ 0·155	+ 0·124
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *A*	3·976	+ 0·198	+ 0·232
„ „ *B*	7·069	+ 0·239	+ 0·200
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	47·284	+ 3·927	+ 4·841
Österr. Nordwestbahn	12·566	+ 1·013	+ 1·329
Elbetalbahn	7·638	+ 0·401	+ 0·514
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	4·333	+ 0·185	+ 0·376
Südbahn-Gesellschaft	60·806	+ 4·482	+ 5·933
Ö.-u. Staatseisenbahn-Gesellschaft	29·647	+ 1·666	+ 2·064

Digitized by Google

Die Steigerung der Einnahmen war bei allen Bahnen sehr beträchtlich. Sie ist bereits bedeutend, wenn man die provisorischen Ziffern des heurigen Jahres mit den definitiven Ergebnissen des vorigen Jahres zusammenstellt, und wird noch größer, wenn man die provisorischen Einnahmen des Vorjahres, die noch nicht rektifiziert sind, zur Vergleichung heranzieht. Das größte Puls zeigt die Südbahn, welche ja auch das größte Netz besitzt. Ihre Mehreinnahme beträgt gegenüber den provisorischen Einnahmen 5·9 Millionen Kronen. Ein sehr gutes Jahr hat auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bei welcher das Einnahmeplus 3·9, beziehungsweise 4·8 Millionen Kronen beträgt. Ähnlich ist die Entwicklung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der Nordwestbahn. Bei allen Linien ist, abgesehen von der günstigen industriellen Situation auch der gute Ausfall der vorjährigen Getreideernte, sowie der Umstand maßgebend gewesen, daß große Zuckerquantitäten aus der letzten Kampagne verfrachtet wurden. Auch die böhmischen Kohlenbahnen zeigen eine günstige Entwicklung. Namentlich gilt dies von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, welche zur Reichenberger Ausstellung größere Transporte zu bewältigen hatte und überdies aus der gesteigerten Exportkonjunktur für Brannkohle Nutzen zog. Dieser letztere Umstand ist auch der Buschtehrader Eisenbahn zugute gekommen.

Die günstige Verkehrskonjunktur, die im abgelaufenen Jahre bei sämtlichen Privatbahnen beobachtet werden konnte, ist auch den Staatsbahnen zugute gekommen, für die das Jahr 1905 mit Betriebsergebnissen abschließt, wie sie seit einer langen Periode nicht zu verzeichnen gewesen sind. Trotzdem ist die Verzinsung des Bankapitales noch immer eine minimale. Der ganze Anlagewert der Staatsbahnen stellt sich auf rund 2·7 Milliarden und verzinst sich bloß mit 2·78 Prozent. Dieses Resultat ist allerdings um 0·3 Prozent besser als im Jahre 1904, allein noch immer sehr dürftig, da der Staat für die Verzinsung und Tilgung der investierten Kapitalien sehr namhafte Zuschüsse leisten muß. Während in Preußen der Betrieb der Staatsbahnen eine Einnahmsquelle für das Budget darstellt, werden in Österreich, selbst die günstigsten Verkehrsperiodeu vorausgesetzt, noch Jahrzehnte verfließen, ehe der Staat von der Last für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitales befreit sein wird. Das Erfordernis hiefür stellt sich auf etwa 115·5 Millionen Kronen. Nun schließt das abgelaufene Geschäftsjahr mit einem Betriebsüberschusse von 75 Millionen Kronen und die Staatsverwaltung hat daher noch immer einen Zuschuß von 40 Millionen Kronen zu leisten, trotzdem das abgelaufene Geschäftsjahr eines der besten war. Der Betriebsüberschuß von 75 Millionen Kronen ist um 10·2 Millionen Kronen höher als jener des Geschäftsjahres 1904 und übersteigt das Präliminare um 18 Millionen Kronen. Die finanzielle Besserung ist auf zwei Erscheinungen zurückzuführen. Der Verkehr hat sich fast auf sämtlichen Gebieten gehoben, was eine starke Steigerung der Betriebseinnahmen hervorrief. Ferner war das Verhältnis zwischen den Einnahmen und Ausgaben ein recht befriedigendes, da der Erhöhung der Einnahmen nur eine verhältnismäßig geringe Zunahme der Ausgaben gegenüberstand.

Tarifarisches: Die am 21. Juli erfolgte Eröffnung der neuen Staatsbahnlinie Aßling—Görz—Triest für den allgemeinen Güterverkehr wird infolge der eintretenden Wegkürzungen erhebliche Frachtermäßigungen im Verkehre zwischen Triest und Istrien einerseits und dem größten Teile des Hauptnetzes der Staatsbahnen anderseits herbeiführen, welche mit den genannten Zeitpunkte im ganzen Bereiche des Lokalverkehres der österreichischen Staatsbahnen zur Durchführung gelangen. Außerdem hat sich aber die Staatseisenbahn-Verwaltung entschlossen, ungeachtet der hiemit verbundenen Opfer, speziell im Verkehre mit Triest, soweit als möglich schon jetzt alle tarifarischen Einwirkungen der erst nach Eröffnung der Linie Aßling—Triest sukzessive zur vollständigen Übergabe an den Verkehr gelangenden Staatsbahnlinien Klagenfurt—Rosenbach—Aßling, Villach—Rosenbach und Klana-Steyrling—Selztal zu berücksichtigen, damit wiederholte Tarifänderungen in dem wichtigen Verkehre mit dem heimischen Hafen vermieden bleiben und ihm schon jetzt eine stabile Basis für die neue Frachtkalkulation und die Möglichkeit geboten werde, sich alle Vorteile der neuen Bahnen unverweilt zunutze zu machen. In diesem Sinne wurden zunächst die Tarifhefte I und 2 für den österreichisch-adriatischen Verband, neu erstellt. Sie gelangen gleichzeitig mit der Eröffnung der Linie Aßling—Görz—Triest zur Einführung. Die Ermäßigungen, welche diese Tarife mit sich bringen, sind durchschnittlich sehr bedeutend. Im einzelnen ist ihr Ausmaß sehr verschieden, da die Wegkürzungen sich nicht gleichmäßig geltend machen und die Konstruktion der bisherigen Sätze ebenfalls von Einfluß ist. In jenen Fällen, in welchen die bisherigen Frachtsätze bereits erheblich ermäßigt waren und die Ermäßigungen dem speziellen Verkehrsbedürfnisse Rechnung tragen, kommen namentlich, soweit es sich um den Verkehr mit Triest ioco handelt, die Wirkungen der neuen Linie nur abgeschwächt oder gar nicht zur Geltung. Dort jedoch, wo es sich um allgemeine Exportzugeständnisse handelt, finden die eintretenden Wegkürzungen vollen Ausdruck. Bei den wenigen Stationen nächst Laibach, bei welchen die neue Route über Aßling gegenüber der bisherigen Peageroute über Laibach einen Umweg bildet, wurde die Rechnung mit den früheren Distanzen zur Vermeidung von Frachterhöhungen beibehalten. Durch die Einbeziehung aller Stationen der betreffenden Gebiete in den Tarif sowie durch die Aufnahme aller in Betracht kommenden Wiener Bahnhöfe und die Gewährung vollständiger Freiheit in der Wahl der Bahnhöfe in Triest sind dem Verkehre wertvolle Erleichterungen geschaffen.

Finanzielles: Das Eisenbahnministerium hat ein neues, großes Investitionsprogramm für die bestehenden Linien der Staatsbahnen ausgearbeitet. Es nimmt die Durchführung der erforderlichen Investitionen für die nächsten fünf Jahre mit einem Kostenaufwande von 260 Millionen Kronen in Aussicht. Etwa der dritte Teil dieser Summe soll auf die Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel, insbesondere schwerer Lokomotiven, entfallen. Der Entwurf des Investitionsprogramms lehnt sich in der Konzeption an die Regierungsvorlage vom Jahre 1901 an, die für die Periode 1901 bis 1905 die Summe von 483 Millionen Kronen in Anspruch nahm. Der Unterschied zwischen dem damaligen und jetzigen Programm besteht darin, daß zu jener Zeit der Neubau der Alpenbahnen in Angriff genommen wurde, während es sich gegenwärtig nur um bestehende Staatsbahnlinien handelt, für welche Investitionen hergestellt werden sollen, die infolge der starken Steigerung des Verkehrs notwendig geworden sind. Ein wesentlicher Teil der Kredite würde, wie erwähnt, für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln dienen. Überdies müssen zweite, dritte und vierte Geleise neu gelegt, Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehrs hergestellt, Ergänzungen am Ober-, Unter- und Hochbau durchgeführt, Stationen erweitert und elektrische Einrichtungen gemacht werden. Stationserweiterungen werden hauptsächlich für Böhmen in Betracht kommen, wo unter anderem der Komotauer Bahnhof erweitert werden soll. Die Zustimmung der Finanzverwaltung zu diesem Programm soll in mündlichen Verhandlungen eingeholt werden.

Die Ausgleichsverhandlungen zwischen dem Eisenbahnministerium und der Aussig-Teplitzer Bahn, über die wir in der vorhergehenden

Digitized by Google

Monatschronik berichteten, sind seither fortgesetzt worden und haben zunächst dazu geführt, daß die für den 19. Juni anberaumte Streitverhandlung bei dem Kreisgerichte in Leitmeritz über die Bezahlung des Panschalbetrages von je K 200.000 für die letzten zwei Jahre eine neue Verschiebung erfahren hat. Bei den Ausgleichsverhandlungen sollen alle wichtigeren, die Aussig-Teplitzer Bahn betreffenden Angelegenheiten geregelt werden. Außer der Streitfrage über die Leistung des Panschalbetrages von K 200.000 wird es sich darum handeln, ob der Tegetthoff-Schacht mit den Staatsbahnen oder der Aussig-Teplitzer Bahn verbunden werden soll. Damit hängt die weitere Frage zusammen, wem die betreffenden Frachten zufallen und inwieweit der andere Teil entschädigt werden soll. Es besteht in dieser Richtung ein sogenanntes Rayonnierungsübereinkommen aus früherer Zeit, welches bestimmt, unter welchen Umständen gewisse Schächte mit den Staatsbahnen oder mit der Aussig-Teplitzer Bahn zu verbinden sind. Weitere sind auch verschiedene strittige Fragen über Verkehrstellungen zu ordnen.

Staatseisenbahnrat: Am 7. Juni trat unter dem Vorsitze des neuen Eisenbahnministers der Staatseisenbahnrat zu seiner diesjährigen Frühjahrstagung zusammen. In der Begrüßungsansprache gedachte der Eisenbahnminister der bevorstehenden Vergrößerung des Eisenbahnnetzes durch die Eröffnung der Alpenbahnen und gab der Hoffnung Ausdruck, daß es den Bemühungen des Ministeriums gelingen dürfte, die Verstaatlichungsfrage um ein gutes Stück vorwärts zu bringen. Nach der Ansprache erfolgte sofort die Zusammensetzung der Ausschüsse, die unverweilt mit ihren Arbeiten begannen. Am 9. Juni trat der Staatseisenbahnrat zur zweiten Sitzung zusammen, in welcher über das Ergebnis der Ausschußberatungen berichtet wurde. Vor Eingehen in die Tagesordnung wurde die Frage der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung besprochen, wobei der Eisenbahnminister die Erklärung abgab, daß der Staatseisenbahnrat Gelegenheit haben werde, sich über die Pläne zur Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung eingehend zu äußern. Zur Beratung gelangten sodann mehrere Anträge, zunächst wegen Beseitigung des Wagenmangels bei den Staats- und Privatbahnen und ein Dringlichkeitsantrag, daß der Staatseisenbahnrat sich für die sofortige legislative Behandlung des Investitionsprogramms für die Staatsbahnen aussprechen und ferner die Regierung auffordern möge, sich mit den zur Verstaatlichung in Aussicht genommenen Privatbahnen wegen Ergänzung ihres Fahrparkes gegen Zusage einer angemessenen Vergütung im Verstaatlichungsfalle ins Einvernehmen zu setzen. Die Anträge wurden angenommen, nachdem der Eisenbahnminister darauf hingewiesen hatte, daß er von seinem Amtsvorgänger ein vollständig ausgearbeitetes Investitionsprogramm übernommen habe, für dessen schleunigste Durchführung vorgesorgt werden muß. Anträge, betreffend Einberufung des Staatseisenbahnrates zu außerordentlichen Sitzungen auf Verlangen von 20 Mitgliedern und wegen Bestellung eines ständigen Tarifkomitees wurden dem Eisenbahnministerium zum Studium empfohlen. Erwähnenswert sind der neuerlich eingebrachte Antrag betreffend Errichtung eines Zentralstudienbureaus für die österreichischen Staatsbahnen, der angenommen wurde, und Anträge wegen Errichtung von Staatsbahndirektionen im westlichen Böhmen und in Salzburg, die der Regierung zur Würdigung abgetreten wurden. Ana den den Fahrplan betreffenden Beschlüssen ist hervorzuheben, daß das Eisenbahnministerium ersucht wurde, bei der nach Eröffnung der neuen Alpenbahnen festzustellenden Fahrordnung auf möglichst zweckmäßige und gute Verbindungen zwischen Triest und Böhmen Rücksicht zu nehmen. Nach der Einsetzung eines Ausschusses für die Mitwirkung bei der in Aussicht genommenen Revision des Eisenbahn-Betriebsreglements wurde die Vorlage erörtert, in der das Eisenbahnministerium alle Neuerungen und Maßnahmen zusammenstellte, die von ihm auf tarifarischem Gebiete und im Betriebe im Interesse des Publikums getroffen wurden. Der Staatseisenbahnrat sprach dem Eisenbahnministerium den Dank hiefür aus. Zu dem Antrage, betreffend beschränkte Durchrechnung des Staatsbahntarifes nach der in Aussicht stehenden Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Verkehre zwischen den östlichen und westlichen Staatsbahnstrecken über Wien bemerkte der Regierungsvertreter, daß eine gewisse Zurückhaltung in der Frage der Durchrechnung der Tarife geboten erscheine. Der Antrag als solcher wurde angenommen. Unter den sonstigen tarifarischen Anträgen sind nur die Anträge wegen Anfhebung oder Einschränkung der Stationsgebühr, in Ansehung deren beschlossen wurde, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, die gegenüber den veranschlagten Einnahmen erzielten Überschüsse zur Herabsetzung oder Aufhebung der Stationsgebühr, insbesondere im Nahverkehre und von Artikeln des Massenbedarfes (Lebensmittel) zu verwenden, und die Anträge, betreffend die eisenbahntarifarischen Maßnahmen im Verkehre mit Ungarn, bemerkenswert. Diesbezüglich wurde beschlossen, einen Ausschuß einzusetzen, der die Aufgabe hätte, dem Eisenbahnministerium beratend in allen jenen Maßnahmen zur Seite zu stehen, die in der Eisenbahntarifpolitik zur Regelung des Verhältnisses mit Ungarn notwendig sind.

Es verlautet, daß die von der österreichischen Zentralstelle zur Wahrung der land- und forstwirtschaftlichen Interessen beim Abschlusse von Handelsverträgen angeregte Zweiteilung des Staatseisenbahnrates in eine agrarische und in eine industrielle und Handelssektion eine beschlossene Sache sei und schon demnächst durchgeführt werde.

Verstaatlichung: Am 26. Juni 1906 fand die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn statt, die sich über Antrag der Verwaltung mit der Frage der Fristverlängerung, innerhalb deren die Anstalt an das Verstaatlichungsübereinkommen gebunden sein soll, beschäftigte. Da nach § 18 des Übereinkommens beide Teile nur bis 30. Juni gebunden waren, eine parlamentarische Behandlung der rechtzeitig eingebrachten Vorlage aber nicht stattfand, trat das Eisenbahnministerium Ende Juni an die Verwaltung mit dem Ersuchen heran, den Termin über den 30. Juni zu verlängern. Die Verwaltung stellte daher den Antrag, sie wäre zu ermächtigen, im Wege einer Vereinbarung mit der Regierung die Ausschlußfrist über den 30. Juni 1906, jedoch längstens bis 31. Oktober 1906 zu verlängern. Dieser Antrag wurde zum Beschlusse erhoben. Am 13. Juli hat dann auch die Verwaltung der Nordbahn dem Eisenbahnministerium die schriftliche Erklärung übermittelt, daß sie den Präklusivtermin bis zum 31. Oktober l. J. verlängere. Nach vielfachen Verzögerungen, die in der parlamentarischen Situation ihre Begründung fanden, wurde am gleichen Tage endlich im Abgeordnetenhause die erste Lösung der Regierungsvorlage begonnen und am 17. und 20. Juli fortgesetzt. Am 17. Juli ergriff der Eisenbahnminister das Wort, um die Vorlage zu verteidigen, an der mehrere Redner, ohne prinzipiell die Verstaatlichung zu bekämpfen, scharfe Kritik übten. Der Minister verspach alles Aktenund Verhandlungsmaterial dem Eisenbahnausschuß zur Prüfung der Vereinbarungen zur Verfügung zu stellen, kam auf die Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung zu sprechen, deren heutige Mängel tief empfunden worden, und erklärte, die Nordbahn vorläufig als selbständigen Verwaltungskörper bestehen zu lassen. Schließlich erklärte der Minister, daß er entsprechende Abänderungsanträge des Ausschusses, soweit sie den angefochtenen Artikel 7 betreffen, akzeptieren werde. Die Vorlage wurde dem Eisenbahnausschuß überwiesen.

Digitized by Google

Personalangelegenheiten: Am 27. Juni sprach beim Ministerpräsidenten eine Abordnung des österreichischen Eisenbahn-Beamtenvereines mit der Bitte vor, der Ministerpräsident möge den auf Einbeziehung von 40 Prozent des Quartiergeldes in die Pension gerichteten Bestrebungen der Beamten der österreichischen Staatsbahnen, insbesondere aber deren Wunsch nach Gleichstellung der Pensionseinzahlungsquote mit jener der Staatsbeamten seine Förderung angedeihen lassen. Der Ministerpräsident sagte dies zu, indem er ausdrücklich seine Beamtenfreundlichkeit betonte. Die Deputation begab sich hierauf zum Finanzminister, der erklärte daß er bereit sei, die Pensionsangelegenheit, falls seitens des Eisenbahnministeriums nochmals die Initiative ergriffen würde, neuerlich in wohlwollende Erwägung zu ziehen.

In jüngster Zeit wurde durch einen Erlaß des Eisenbahnministeriums verfügt, daß Volontäre, bezw. Beamtenaspiranten, die nach dem 1. Jänner 1906 die Autorisierung zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes bereits erlangt haben oder in Hinkunft erlangen werden, einen einmaligen Uniformierungsbeitrag im Ausmaße von K 330·— erhalten. Hiemit hat ein langjähriger Wunsch der Beamtenschaft seine Erfüllung gefunden.

Der Direktionspräsident der k. ung. Staatsbahnen hat den Entwurf des neuen Gehaltsschemas der ungarischen Staatsbahnbeamten dem Handelsminister unterbreitet, der es im allgemeinen genehmigte, so daß im Budget für 1907 die Gehälter der Staatsbahnbeamten bereits dem neuen Schema gemäß, eingestellt sein werden. Diesem neuen Schema zufolge bleiben die 1. und 2. Gehaltsklasse unbesetzt und sollen in diese Kategorien zeitweilig Ministerialbeamte ernannt werden. Die Bezüge der übrigen Gehaltskategorien sind die folgenden: III. Klasse 3. Gehaltsstufe K 4400, 2. Gehaltsstufe K 4800, 1. Gehaltsstufe K 5200, überall K 1400 Quartiergeld, IV. Klasse 3. Stufe K 3200, 2. Stufe K 3600, 1. Stufe K 4000, Quartiergeld überall K 1200, V. Klasse 3. Stufe K 2300, 2. Stufe K 2600, 1. Stufe K 2900, Quartiergeld überall K 1000, VI. Klasse 3. Stufe K 1600, 2. Stufe K 1800, 1. Stufe K 2000, Quartiergeld K 800. Die Wartezeit in den einzelnen Stufen soll höchstens vier Jahre betragen. Die Diäten betragen in der VI. Klasse K 6, in der V. Klasse K 8, in der IV. Klasse K 10, in der III. Klasse K 12.

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt. Der Vorstand dieser Anstalt wurde am 30. Juli 1906 von der Regierung aufgelöst und ein staatlicher Funktionär mit der einstweiligen Verwaltung betraut. Hervorgerufen ist diese im Statute vorgesehene Maßregel dadurch, daß die Vertreter der Bediensteten bei der eben vorzunehmenden Wahl des Präsidenten und seines Stellvertreters den Anspruch erhoben, diese Posten durch Vertreter ihrer Partei zu besetzen, während bisher immer Vertreter der Verwaltungen diesen Posten inne hatten. Da in allen Wahlgängen keine Majorität zu erzielen war, mußte die Auflösung erfolgen.

II. Schiffahrt.

Fluß- und Binnenschiffahrt: Das neue Ministerium, das den Verkehrsfragen eine erhöhte Bedeutung zumißt und kürzlich erst eine definitive Vereinbarung mit dem österreichischen Lloyd getroffen hat, die nur mehr vom Parlamente zu ratifizieren ist, gedenkt auch das seit Jahren in Schwebe befindliche Verhältnis der Staatsverwaltung zur Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft endgiltig zu regeln. Die Staatsverwaltung legt jetzt das Hauptgewicht auf einen entscheidenden tarifarischen Einfluß bei jenen Schiffahrtsrelationen, in denen ein wirtschaftliches Interesse Österreichs mit Bezug auf den Verkehr mit Ungarn in Betracht kommt. Als Ersatz für den eventuellen Ausfall, der im Erträgnis der Schiffahrt durch die Handhabung der staatlichen Tarifpolitik eintreten könnte, erklärte sich die Regierung bereit, der Gesellschaft eine Subvention zuzugestehen, welche über die jetzige Summe von 1,200.000 Kronen hinausgehen würde. Die Vertreter der Gesellschaft sind hiemit jedoch nicht einverstanden und verlangen, daß die Regierung neben der Subvention für ihre tarifarischen Maßnahmen vollkommen aufkommen solle, in der Form, daß der Staat die Garantie übernehmen solle, daß der Durchschnittsertrag der verflossenen Jahre aus dem Schiffahrtsbetrieb gewährleistet wäre. Es dürfte eine Einigung durch ein Kompromiß erzielt werden, welches dahin geht, daß der Staat der Gesellschaft allerdings eine Garantie, aber auf einer anderen Grundlage gewährt. Die Regierung soll geneigt sein, das bisherige Erträgnis in jenen Relationen der Schiffahrt zu garantieren, in welchen der Staat die Tarife bestimmt; die Garantie soll aber nur in dem Maße erfolgen, als der Ertrag der Schiffahrt, ferner der anderen Betriebe der Gesellschaft, also der Kohlengruben und der Mohács-Fünfkirchener Bahn, und endlich die Zahlung der fixen Subventionen zusammen eine vierprozentige Verzinsung der Aktien nicht ermöglichen sollte. Damit wäre zwar die wichtigste Frage geregelt, allein noch nicht alle Differenzen in den Verhandlungen erschöpft. Es bereitet nämlich erhebliche Schwierigkeiten, das Ausmaß der Tarifhoheit des Staates in der Art festzustellen, daß den Zielen des Staates entsprochen wird, ohne die kommerzielle Bewegungsfreiheit der Gesellschaft im Frachtenverkehr zu unterdrücken. Eine zweite Schwierigkeit liegt darin, daß die Gesellschaft auch eine weit höhere Subvention verlangt als die jetzige. Bisher erhielt sie eine Subvention von 1·2 Millionen Kronen; sie soll jedoch etwa 1·5 Millionen Kronen beansprucht und diese Mehrforderung damit begründet haben, daß die Regierung auch einen größeren Einfluß auf die Organisation und Leitung des Unternehmens verlange. In den Verhandlungen wird über alle diese Fragen eine Einigung versucht werden.

Seeschiffahrt: Die Verhandlungen zur Errichtung eines selbständigen Unternehmens zum Zwecke der Besorgung des dalmatinischen Schiffahrtsdienstes, über die wir schon wiederholt Mitteilungen machten, haben zu einer vollen Verständigung geführt. Am 5. Juli erfolgte die Unterzeichnung des Vertrages über die Subventionierung und die Gründung der für diesen Zweck zu errichtenden neuen Gesellschaft. Die Gesellschaft, welche den Namen „Dalmatia“ führen soll, wird ein Kapital von 8·2 Millionen Kronen haben. Die Subvention wird 1·5 Millionen Kronen betragen und der Vertrag auf 20 Jahre abgeschlossen werden. Die „Dalmatia“ wird folgenden wöchentlichen Verkehr einrichten: Zwei Eilfahrten Triest—Cattaro, eine Fahrt Triest—Cattaro—Corfu, eine beschleunigte Fahrt Triest—Cattaro, einwöchentliche Fahrten Triest—Spizza, Triest—Canzola—Cattaro, Triest—Metkovich—Cattaro, Triest—Brazza—Metkovich und Triest—Metkovich direkt. An Linien für den Warenverkehr werden eingerichtet: Triest—Pola, Arbe—Zara und von Metkovich abwechselnd nach Gravosa, Ibori und Cattaro, ferner nach Gravosa oder Obrati. Von Zara ausgehend wird der Verkehr mit folgenden Orten unterhalten werden: Arbe, Pakostane, Sale, Skardona, Sebenico, von letzterem Orte aus nach Rogoznica und Flusela. Endlich wird von Spalato aus der Verkehr mit Metkovich, Gelsa, Makarska, Zirona, Comisa, Lissa eingerichtet. Von Metkovich wird eine regelmäßige Verbindung nach Stagno Piccolo, von Spalato nach Lagosta eingerichtet. Dieses Itinerär soll alle drei Jahre einer Revision unterzogen werden, ob

Digitized by Google

es den modernen Ansprüchen Genüge leistet. Das Bruttotonnengewicht der Dampfer muß je nach den Linien, die sie befahren, zwischen 150 und 900 Tonnen betragen. Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung. Im Falle als das Reinerträgnis der Gesellschaft durch zwei aufeinanderfolgende Jahre das Verteilen sechs Prozent übersteigender Dividenden gestattet, wird die Gesellschaft mindestens ein Drittel der Mehrerträge für Verbesserung des Dienstes verwenden. Für Streitfälle ist die Einsetzung eines Schiedsgerichtes vorgesehen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, unter gleichen Verhältnissen nur inländisches Material und inländische Produktionswerkstätten zu benützen, und muß 20.000 Tonnen Kohlen jährlich im Inlande kaufen, unter der Voraussetzung, daß der Preis nicht höher als für andere Besteller gestalten wird. Alle zwei Jahre tritt eine Tarif-Revisionskommission zusammen, welche nach Einvernahme von Vertretern der Handelskammern etwaige Änderungen vorzunehmen hat. Das Handelsministerium übt die Aufsicht über die Gesellschaft aus und bestellt einen Regierungskommissär und dessen Stellvertreter.

Wasserstraßen: Den jüngsten Nachrichten zufolge sollen im Sinne einer vom Abgeordnetenhause gefaßten Resolution, ehe an den Bau des Donau-Oder-Kanals geschritten wird, Detailkostenprojekte verfaßt werden, um ein genaues Bild über das Erfordernis für diesen Bau zu erhalten. Den wichtigsten Anhaltspunkt für diese Berechnungen bietet der in dem zukünftigen Gebiete des Kanals bereits vorhandene Verkehr, und, wenn die Verstaatlichung der Nordbahn sichergestellt werden sollte, wird auch die Güterbewegung auf dieser Bahn eine maßgebende Grundlage für die voraussichtliche Rentabilität des Kanals bilden. Über die Konjunktur, welche für die Zukunft im Einzugsgebiete des Donau-Oder-Kanals zu erwarten ist, wird man sich also teils nach der Statistik über die bisherige Verkehrsentwicklung ein Bild machen können, teils werden auch Äußerungen der Verfrachter der anderen Interessenten und der Handelskammern herangezogen werden. Es sind jetzt schon Vorstudien gemacht worden, bei denen jedoch der Nordbahnverkehr nicht berücksichtigt wurde. Von der Frage, ob und wann der Kanal gebaut werden wird, hängt auch das Urteil über das Ausmaß der Investitionen ab, welche bei der Ferdinands-Nordbahn nach ihrer eventuellen Einlösung durch den Staat erforderlich sein werden. Was den Termin betrifft, innerhalb dessen die Detailkostenprojekte und Rentabilitätsberechnungen fertiggestellt werden können, so ist kaum anzunehmen, daß diese Arbeiten vor zwei Jahren abgeschlossen sein werden. Unter solchen Umständen ist es fraglich, ob überhaupt noch die Hoffnung besteht, daß die Kanalbauten in Österreich zur Ausführung gelangen werden.

III. Telegraph und Telephon.

Die starke Entwicklung des Telephonverkehres in Wien läßt mit den beiden vorhandenen Telephonzentralen nicht mehr das Auslangen finden und der Bau neuer Zentralen wurde daher auch ins Auge gefaßt. Ein diesbezügliches Projekt wurde bereits ausgearbeitet und dessen Durchführung hängt nunmehr von der Zustimmung des Finanzministeriums ab. Das Projekt sieht die Errichtung von zwei neuen Zentralen in Wiener Bezirken vor, und zugleich mit diesen soll eine Anzahl von Nebenzentralen als Knotenpunkte der Kabelnetze geschaffen werden. An diesen Knotenpunkten wäre es bei einer späteren Steigerung des Telephonverkehres möglich, größere Zentralanlagen zu errichten, ohne daß es nötig wäre, Umlegungen des Kabelnetzes bei nicht zu vermeidenden Störungen des Verkehres vorzunehmen. Die Kosten dieser Neuanlagen dürften sich auf ungefähr 13·5 Millionen Kronen stellen. Für diese Bauten wären Neuanschaffungen von Kabeln im Werte von ungefähr drei bis vier Millionen Kronen nötig. Außer den in Wien gepianten Erweiterungen der Telephonanlagen sind auch in einer Reihe von Provinzstädten Umbauten und Vergrößerungen der Telephonanlagen gepiant. In Krakau und Lemberg dürften im nächsten Jahre umfassendere Adaptierungen und Vergrößerungen der dortigen Zentralen zur Durchführung gelangen.

Gegenwärtig wird mit den technischen Vorarbeiten für den Bau der Telephonlinie Innsbruck—Bregenz begonnen, dessen Durchführung für das kommende Jahr in Aussicht genommen ist. Der Hauptzweck der neuen Leitung besteht bekanntlich darin, dem auf einer sehr vorgeschrittenen Entwicklungsstufe stehenden Telephonnetze Vorarlbergs, welches bereits mit Liechtenstein, Bayern, Baden, Württemberg und der Schweiz in Verbindung steht, jedoch infolge des Fehlens einer Leitung über den Arlberg keinen Anschluß an das österreichische Hauptnetz besitzt, den namentlich für die Geschäftswelt zum dringenden Bedürfnisse gewordenen Sprechverkehr mit Wien und sonstigen wichtigen Punkten des Inlandes zu ermöglichen. Eine fernere wichtige Funktion der Arlberg-Linie wird darin bestehen, daß durch diese auch die Voraussetzungen für die Einbeziehung der übrigen Kronländer in den bisher auf Vorarlberg beschränkten Telephonverkehr mit der Schweiz geschaffen werden.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 30. Juli l. J. den Titularsektionschef im Eisenbahnministerium Dr. Viktor Röll zum wirklichen Sektionschef und die Titularministerialräte Dr. Ladislaus Miller, Edmund Pichler von Deeben und Baron Puswald zu wirklichen Ministerialräten allergnädigst zu ernennen geruht.

Dr. Viktor Röll tritt an die Spitze der III. (kommerziellen) Sektion des k. k. Eisenbahnministeriums. Sein Name ist einer der bekanntesten der österreichischen Eisenbahnwelt, sowohl als praktischen Fachmannes, wie als theoretischen Schriftstellers. Wir erinnern nur an die große von ihm herausgegebene und redigierte Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, welche zahlreiche ausgezeichnete Artikel aus seiner Feder enthält.

Dr. Röll ist ein Mann des Fortschrittes und es ist daher zu hoffen, daß unter seiner Leitung wichtige und dringende Reformen des kommerziellen Dienstes ins Leben treten werden.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 30. Juli d. J. dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Hugo Freiherr von Buschmann anläßlich der erbetenen Übernahme in den bleibenden Ruhestand den Titel eines Sektionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.

Ausstellung in Mailand. Auf der internationalen Ausstellung in Mailand ist dauernd ein technischer Beamter der Wiener städtischen Straßenbahnen als Vertreter der Gemeinde Wien anwesend, welcher täglich zwischen 10—12 Uhr vormittags und zwischen 4—6 Uhr nachmittags in der Ausstellung der Gemeinde Wien im österreichischen Pavillon (Piazza d'Armi) zu sprechen ist.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Juni 1906.

1. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 8970 *km*.)

Befördert wurden 5,386.200 Personen und 3,124.400 *t* Güter, wofür K 7,639.400, bezw. K 16,159.100, zusammen

Digitized by Google

K 23.828.500 (+ 1,932.601 gegen Juni 1905) eingenommen wurden.

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen im Monate Juni 1906 die Transporteinnahmen der westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 5,627.200 (4,298.300 Reisende), im Güterverkehre K 11,131.200 (2,449.100 *t*), jene der östlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 2,012.200 (1,057.900 Reisende), im Güterverkehre K 5,057.900 (675.300 *t*).

Die Gesamteinnahme des Monats Juni 1906 übersteigt den definitiven Erfolg desselben Monats im Vorjahre im Personenverkehre um K 278.565 (+ 215.500 Reisende), im Güterverkehre um K 1,654.036 (+ 257.300 *t*).

Von der ausgewiesenen Mehreinnahme des Personenverkehrs entfallen K 168.010 (+ 137.700 Reisende) auf das westliche und K 110.555 (+ 77.800 Reisende) auf das östliche Staatsbahnnetz. An der Zunahme des Güterverkehrs sind die westlichen Staatsbahnen mit K 1,193.237 (+ 220.300 *t*), die östlichen Linien derselben mit K 460.799 (+ 37.000 *t*) beteiligt.

Der Personenverkehr litt besonders in der Pfingstwoche vielfach unter den Unbilden der Witterung. Wenn in demselben trotzdem eine nicht unbedeutende Mehreinnahme erzielt wurde, so ist dieselbe bei den westlichen Staatsbahnen zumeist auf den regen Besuch der Kur- und Badeorte zurückzuführen, während den östlichen Staatsbahnen ein lebhafter Verkehr von Reisenden im Durchzuge über dieselben zustatten kam.

Die Mehreinnahme des Güterverkehrs erwuchs bei den westlichen Staatsbahnen zumeist aus der stärkeren Beförderung von Kohle, Holz, Erzen und Baumaterialien.

Auch Getreide und Mahlprodukte wurden in größeren Mengen verfrachtet.

Auf den östlichen Staatsbahnen kamen zahlreiche Transporte von Holz (Bau- und Schnittholz) zur Aufgabe, auch war die Beförderung von Eisen und Eisenwaren, dann von Eisen, Zucker und Petroleum eine sehr rege.

Sehr viel trug zu der Mehreinnahme des Güterverkehrs beider Staatsbahnnetze noch der Umstand bei, daß der Monat Juni im heurigen Jahre zwei Werktage mehr zählte, als der Vergleichsmonat des Vorjahrs.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 2,864.300 Personen und 75.500 *t* Güter, wofür K 415.300, bezw. 95.000, zusammen K 510.300 (+ 2028 gegen 1905) eingenommen wurden.

Nach der provisorischen Ermittlung blieb die Transporteinnahme der Wiener Stadtbahn im Monate Juni 1906 im Personenverkehre um K 21.420 (— 113.400 Reisende) gegen den definitiven Erfolg desselben Monats im Vorjahre zurück, wogegen das Ergebnis des Güterverkehrs sich im Berichtsmonate um K 23.448 (14.300 *t*) höher stellte als der bezügliche Erfolg im Monate Juni v. J.

Die Gesamteinnahme des ersten Halbjahres weist im Personenverkehre eine Zunahme um K 115.107 (+ 690.400 Reisende), im Güterverkehre um K 107.793 (+ 60.800 *t*) aus.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Mai 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905.

Im Monate Mai 1906 wurden nachstehende neue Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 6. Mai die 0·13 *km* lange Geleiseschleife in der Dornbacherstraße nächst der Waldeggbofgasse der elektrischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien;

am 14. Mai die 0·705 *km* lange Strecke Schützengasse—Ausstellung der Reichenberger städtischen elektrischen Straßenbahnen;

am 15. Mai die 0·632 *km* lange Linie Slavojgasse—Rothgarten der elektrischen Straßenbahnen der Gemeinde Prag und

am 30. Mai die 17.498 *km* lange Teilstrecke Klagenfurt—Feistritz im Rosentale der Staatsbahnlinie Klagenfurt—Aßling im Betriebe der Staatsbahndirektion Villach.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Mai 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 16,333.345 Personen und 10,074.620 *t* Güter befördert und K 59,522.993 vereinnahmt, das ist pro *km* K 2808.

Im gleichen Monate 1905 betrug die Einnahme K 57,627.231 oder pro *km* K 2768; es resultiert daher für den Monat Mai 1906 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 1·4 %.

In den ersten fünf Monaten 1906 wurden auf denselben Bahnen 69,073.820 Personen und 49,887.772 *t* Güter befördert und K 282,928.888 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1905 betrug die Einnahme K 261,478.775. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.193·1 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1905 dagegen 20.811 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1906 auf K 13.350 gegen K 12.564 im Vorjahre, das ist um K 786 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1906 auf K 32.340 gegen K 30.154 im Vorjahre, das ist um K 1886, mithin um 6·3 % günstiger.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1904. Nach der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, war die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen von 44.167 *km* zu Ende 1894 auf 54.064 *km* zu Ende 1904, also um 22·4 v. H. gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1894: 40.279 *km* oder 91·2 v. H. auf Staatsbahnen und 3888 *km* oder 8·8 v. H. auf Privatbahnen, 1904 dagegen 50.070 *km* oder 92·6 v. H. auf Staatsbahnen und 3994 *km* oder 7·4 v. H. auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1894: 31.636 *km* oder 71·6 v. H. Hauptbahnen und 12.531 *km* oder 28·4 v. H. Nebenbahnen, 1904 dagegen 33.288 *km* oder 61·6 v. H. Hauptbahnen und 20.776 *km* oder 38·4 v. H. Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 5·2 v. H., die Nebenbahnen aber um 65·8 v. H. zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540.743 km^2 besaß Deutschland 1894: 44.109 *km*, 1904 dagegen 53.822 *km* vollspurige Eisenbahnen, so daß auf 100 km^2 entfielen 1894: 8·16 *km* und 1904: 9·95 *km* Eisenbahnen. Auf 100.000 Einwohner, deren im Reich im ersten Jahr 51·37 Millionen, im letzteren 59·39 Millionen gezählt wurden, kamen 1894 8·59 *km* und 1904 9·06 *km* Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahr 1904: 21.418 Lokomotiven, 54 Motorwagen, 43.341 Personenwagen, 436.768 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1904: 21·363 Millionen und auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge 398.747 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 5132·32, auf die Gepäck- und Güterwagen 15.800·14 und auf die Postwagen 430·54 Millionen Achskilometer.

Digitized by Google

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 *kg* gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 25.901·24 auf 42.969·86 Millionen Tonnenkilometer, also um 65·9 v. H., die tote Last, das ist das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender, Motorwagen von 71.244·67 auf 125.589·21 Millionen Tonnenkilometer, also um 76·3 v. H. gestiegen.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1894 bis 1904 einen weiteren Aufschwung genommen. Im Jahre 1904 wurde eine Einnahme von 642·10 gegen 392·20 Millionen Mark im Jahre 1894, mithin ein Mehr von 63·7 v. H. erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 12.246 gegen Mk. 9056 im Jahre 1894, mithin ein Mehr von Mk. 3190, das ist 35·2 v. H. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von 106 auf 100 zurückgegangen.

An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 28·27 v. H. gegen 27·85 v. H. im Jahre 1894 beteiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschließlich Militär- und Sonderzüge hat ein Mehr von 237·95 Millionen Mark, das sind 62·8 v. H., die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 9·36 Millionen Mark, das sind 80·2 v. H., aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2·58 Millionen Mark, das sind 138·7 v. H., erzielten.

Der Anteil der Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1904 auf 3·95 v. H. in der I., auf 20·75 v. H. in der II., auf 48·75 v. H. in der III., auf 24·76 v. H. in der IV. Klasse, auf 1·79 v. H. beim Militär, gegen 4·09, 25·11, 48·92, 19·11, 2·77 v. H. im Jahre 1894.

An Personenkilometern sind im Jahre 1904 im ganzen 23.825·09 gegen 12.810·54 Millionen im Jahre 1894, also 86·0 v. H. mehr zurückgelegt worden; auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 53·6 v. H.

Wie der Personenverkehr hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Ertrágnisse in der Zeit von 1894 bis 1904 eine erhebliche Steigerung erfahren.

Während die Einnahme im Jahre 1894 943·45 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1903 auf 1468·30 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 52·4 v. H. stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 21.916 im Jahre 1894, dagegen Mk. 27·496 im Jahre 1904, also 25·5 v. H. mehr.

Die gesamten Betriebseinnahmen ausschließlich des Pachtzinses sind von 1408·00 Millionen Mark im Jahre 1894 auf 2263·93 Millionen Mark im Jahre 1904, also um 60·8 v. H. gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 21·6 v. H. zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von Mk. 31.953 auf 42·257 = 32·3 v. H., beziehungsweise von Mk. 101 auf 106 = 5·0 v. H., während die Einnahmen auf 1000 Nutzkilometer von Mk. 3808 auf 3799 = 0·2 v. H. zurückgegangen sind.

Die Betriebsausgaben ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1894 bis 1904 von 845·26 auf 1406·86 Millionen Mark, also um 66·4 v. H., die Ausgaben für 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge von Mk. 19.182 auf 26.259, also um 36·9 v. H. gestiegen.

Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahr 1894 auf 60·03 und im Jahr 1904 auf 62·14 gestellt.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuß im Jahre 1894 5·07, im Jahre 1904 dagegen 6·11 v. H. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1904 Mk. 15.997 gegen 12.771 im Jahre 1894, mithin ein Mehr von Mk. 3226 oder 25·3 v. H.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschließlich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1904 582.370 Personen, mithin kam auf je 102 Einwohner ein Eisenbahnbediensteten.

Gegen das Jahr 1894 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter von 155.352 Personen oder 36·4 v. H. stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigentumslänge der Eisenbahnen nur um 22·4 v. H. zugenommen hat.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1904 unter Hinzurechnung von 51·73 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im ganzen 837·26 gegen 527·38 Millionen Mark im Jahre 1894; sie haben mithin um 58·8 v. H. zugenommen. Die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter, so daß die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von Mk. 1235 auf Mk. 1438 = 16·4 v. H. gestiegen ist.

Die Eigentumslängen der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen — ausschließlich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1894 1353·18 *km*; bis Ende 1904 ist sie auf 1994·76 *km*, also um 641·58 *km* oder um 47·4 v. H. gestiegen.

Fahrpreise für Kinder. Die Beförderung der Kinder geschieht auf fast allen Bahnen unter Gewährung der freien Beförderung, bezw. der Beförderung zu ermäßigten Preisen.

Eine Übersicht der hezüglichen Bestimmungen gibt folgende Zusammenstellung.

Kinder werden befördert

auf den	frei	ermäßigt
deutschen Bahnen . . .	bis 4 Jahre,	von 4—10 Jahren
österreichischen Bahnen .	„ 4 „	„ 4—10 „
belgischen Bahnen . . .	„ 3 „	„ 3—8 „
schweizerischen Bahnen .	„ 3 „	„ 3—8 „
niederländischen Bahnen .	„ 3 „	„ 3—10 „
italienischen Bahnen . .	„ 3 „	„ 3—7 „
französischen Bahnen . .	„ 3 „	„ 3—7 „
russischen Bahnen . . .	„ 5 „	„ 5—10 „
englischen Bahnen . . .	„ 3 „	„ 3—12 „
schwedischen Bahnen . .	„ 3 „	„ 3—12 „
Northern Pacific . . .	„ 5 „	„ 5—12 „

Einige deutsche Handelskammern werden demnächst mit Bezug auf die im Werden begriffene Reform des deutschen Personentarifes den Antrag stellen, die Grenzen mit dem Schulpflichtigkeitalter in Einklang zu bringen, also Kinder bis zum vollendeten 6. Jahre frei, von da ab bis zum vollendeten 14. Jahre zu halben Preisen zu befördern. Der Gedanke hat manches für sich, ob aber die Eisenbahnen die damit verbundenen Einnahmeausfälle werden tragen wollen, ist eine andere Frage.

Betriebsergebnisse der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn im Jahre 1905. Im Berichtsjahre beliefen sich die Betriebseinnahmen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn auf K 1,186.035·92 (gegen K 1,177.625·30 im Jahre 1904).

Die Gesamtausgaben pro 1905 betrugen für das an die k. k. Staatsbahndirektion Prag gezahlte Betriebspauschale nebst den vertragsmäßig separat zu vergütenden Beträgen K 441.520·48, die sonstigen Ausgaben K 112.752·56, zusammen K 554.273·04 (gegen K 550.050·90). Es verbleibt demnach ein Betriebsnettoertrag pro 1905 von K 631.762·88 (K 627.571·40). Die Betriebseinnahmen sind somit nun

Digitized by Google

K 8410·62 höher, der Betriebsnettoertrag um K 4191·48 höher als im Jahre 1904.

Die Betriebslänge der eigenen Linien beträgt 40·952 *km*. Die Betriebslänge sämtlicher, in diese Linien einmündenden 14 Schleppbahnen beträgt 5·346 *km*.

Die Anzahl der Stationen und Haltestellen ist 26.

Die Fahrbetriebsmittel bestehen aus 10 Tenderlokomotiven, 3 Zahnrad-Tenderlokomotiven, 45 Personenwagen, 8 Gepäckswagen, 48 Güterwagen und 2 Postwagen.

Der Fahrpark hat demnach im Berichtsjahre keine Erweiterung erfahren.

Die eigenen Lokomotiven haben im Berichtsjahre auf eigenen und fremden Linien zusammen 215.120 Lokomotivkilometer (d. i. per Lokomotive im Durchschnitt 16.548 Lokomotivkilometer) geleistet.

Die eigenen Wagen haben im Jahre 1905 auf eigenen und fremden Linien im ganzen 3,448.072 (— 122.298 gegen 1904) Wagenachskilometer geleistet.

Im Jahre 1905 wurden 867.871 (845.348) Personen befördert, wofür K 465.332 (461.524) eingenommen wurden. An Gepäck (einschließlich Hunde u. s. w.) wurden 1234 *t* (1137) befördert und hiefür K 8070 (7431) gelöst.

In demselben Jahre verteilte sich die Gesamtgutbeförderung auf die einzelnen Klassen, wie folgt: Eilgüter 3161 *t* (2979), hiefür erzielte Einnahme K 34.581 (35.670), Frachtgüter der norm. Kl. und sperr. Güter 36.433 *t* (38.278) = K 146.957 (153.081). Wageniadungsgüter 222.085 *t* (222.075), hiefür erzielte Einnahme K 521.144 (508.579), zusammen 261.679 (263.332) und hiefür K 702.682 (697.330) eingenommen.

LITERATUR.

Internationaler Eisenbahnkongreß Washington 1905. Die Mitglieder des Washingtoner Eisenbahnkongresses erhielten in den letzten Tagen eine sehr interessante Erinnerungsgabe an den schönen Aufenthalt in Amerika: zwei nobel illustrierte Bücher über den New Yorker Subway und die Westinghouse Etablissements. Über die New Yorker unterirdische Bahn ist schon soviel geschrieben worden, daß hier nichts Neues mehr hervorgehoben werden kann, desto mehr wäre über die Westinghouse-Denkschrift zu sagen, welche sich hauptsächlich auf die Ausstellungsobjekte bezieht, die in der Washingtoner Eisenbahnkongreßausstellung aufgestellt waren. Es sind die verschiedenartigen Westinghouse-Bremsen, mit Luftdruck, elektrischem oder magnetischem Antrieb geschildert und abgebildet. Die neue automatische Kupplung, sowohl für die Zugvorrichtung als auch gleichzeitig für Dampfheizungsschläuche und Westinghouse-Bremseinleitung ist eine sehr wirksame Neuerung. Sie ermöglicht große Zeitersparnis beim Zusammenstellen der Züge, wie sich die Teilnehmer des Kongresses in Pittsburg bei den Versuchen überzeugen konnten. Die Signal- und Blockeinrichtungen bieten manches Neue, und haben sich bei der New Yorker Untergrundbahn sehr bewährt. — Die elektrischen Lokomotiven, auf deren Debüt wir in Österreich noch immer warten, finden wir in mehreren bewährten Ausführungen abgebildet. Die großartigen mechanischen Einrichtungen der Ost-Pittsburger Westinghouse Etablissements sind in vorzüglichen Abbildungen vorgeführt. Die prachtvolle graphische Wiedergabe einer Anzahl bis zu 10.000 Pferdekräften starker Dampfturbinen, sowie zahlreicher von Westinghouse (Westinghouse, Church, Kerr & Co., Engineers) ausgeführter großer Banten schließt das schöne Buch. Es mag interessieren, daß es derzeit 26 „Westinghouse" Companys in der Welt gibt. v. Loehr.

Die Entschädigungen aus dem Eisenbahnfrachtgeschäfte. Ein Handbuch für die verkehrstreibende Geschäftswelt. Von Paul Ritter. Berlin und Leipzig. Verlag von Fr. Luckhardt. 1905.

Das kleine Werk soll den Geschäftsmann durch Erklärung der frachtrechtlichen Bestimmungen, insbesondere über die Entschädigungsforderungen, hauptsächlich durch Beispiele, in die Lage versetzen, selbst seine etwaigen Ansprüche gegen die Eisenbahn beurteilen und mit Erfolg durchsetzen zu können.

Wir müssen gestehen, dazu ist das Werkchen trefflich geeignet. An die wörtlich abgedruckten gesetzlichen Bestimmungen schließen sich eingehende Erläuterungen, Beispiele etc. an, die klar und leicht faßlich geschrieben, von eingehender Vertrautheit mit der behandelten Materie zeugen. Auch der Eisenbahnbeamte wird mit Vorteil das Buch benützen.

Dr. Hilscher.

Meyers Großes Konversations-Lexikon. Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. XIII. Band. (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.)

Aus der Fülle des Gebotenen greifen wir nur einige Stichproben heraus: den großen Aufsätzen „Mensch" und „Menschenrassen" steht als eine Art Gegenstück der Artikel „Maschine" gegenüber; wir finden reichsten Stoff unter den Stichwörtern „Magnetismus", „Mars", „Meer", „Metalle", „Meteorologie", „Mineralien", ganz abgesehen von den vielfältigen Abhandlungen über einzelne engere Themata, wie „Magnetometer", „Magnetographi", „Maschinenpflug", „Mauersteine", „Meteorologische Hochstationen", „Mimikry", „Mineralwässer", „Marine" und „Militär", „Mannheim" und „Metz", „Mandschurei" und „Martinique", „Lyrik" und „Märchen", „Malerei" und „Medaillen", „Menzel" und „Mennier" etc. Der neue XIII. Band schließt sich in allem würdig an seine Vorgänger an. Ja an Fülle der Beilagen übertrifft er deren manchen, enthält er nicht weniger als 43 schwarze und 7 farbige Tafeln, 19 Karten und Pläne, 3 besondere Textbeilagen und 195 Abbildungen im Text.

G. Freytags Verkehrsplan von Wien 1906, 1:15.000, Preis K 1·20, mit Flordsdorf K 1·50, mit Führer und Umgebungskarte K 2·50. Verlag von G. Freytag & Berndt. Genaue Bearbeitung auf Grund amtlicher Daten, peinlichste Beachtung der Veränderungen im Weichbilde Wiens, Schönheit in der Ausführung, Reichhaltigkeit in der Darbietung aller Orientierungsbehelfe, aller Verkehrsmittel etc. sind die Vorzüge dieses Planes, welcher rückhaltslos als wirklich gut und verläßlich empfohlen werden kann.

CLUB-NACHRICHTEN.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Juli 1906.

Ausgetreten ist:

Das wirkliche Mitglied, Herr Georg Ferdinand Mayer, Oberkontrollor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Herr Karl Noë, kaiserl. Rat, Ober-Inspektor der priv. österr.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft i. P.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Gabriel Mihalovits, Ober-Ingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinand-Nordbahn; Karl Lukmann, Direktor der krainischen Industrie-Gesellschaft, Mitglied des Staats-Eisenbahnrates in Aesling.

Neu beigetreten ist:

Als wirkliches Mitglied: Herr Anton Venerandi, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes.

Stand mit Ende Juli 1906: 624 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Direkte Zugsverbindungen nach und von Mailand und der Riviera über den Arlberg und St. Gotthard.

In der dermaligen Sommerfahrordnung stehen nachstehende gute Zugsverbindungen mit bequemen Wagenläufen nach Mailand und der Riviera über den Arlberg und St. Gotthard zur Verfügung und zwar:

a) Wien-Westbahnhof . . . . ab 10 Uhr 10 Min. abends
Linz . . . . . „ 3 „ 15 „ früh
Salzburg . . . . . „ 7 „ — „
Innsbruck . . . . . „ 1 „ 15 „ nachm.
Buchs (Rheintal) . . . . an 5 „ 20 „ „
Zürich . . . . . „ 8 „ 20 „ abends
Zürich . . . . . ab 10 „ 35 „ „
Mailand . . . . . an 7 „ 20 „ früh
Genua { via Levico . . . „ 11 „ 50 „ vorm.
{ via Mailand . . „ 12 „ 10 „ nachm.
Ventimiglia . . . . . „ 5 „ 25 „ „
Nizza . . . . . „ 7 „ 5 „ abends

b) Wien-Westbahnhof . . . . ab 10 Uhr — Min. vorm.
Linz . . . . . „ 1 „ 33 „ nachm.
Salzburg . . . . . „ 4 „ 30 „ „
Innsbruck . . . . . „ 10 „ 22 „ abends
Buchs (Rheintal) . . . . an 3 „ 45 „ früh
Zürich . . . . . „ 6 „ 33 „ „
Zürich . . . . . ab 8 „ 20 „ „
Mailand . . . . . an 3 „ 10 „ nachm.
Genua . . . . . „ 6 „ 36 „ abends
Ventimiglia . . . . . „ 12 „ 05 „ nachts
Nizza . . . . . „ 12 „ 45 „ „

In der Gegenrichtung:

a) Nizza . . . . . ab 11 Uhr 2 Min. vorm.
Ventimiglia . . . . . „ 1 „ 42 „ nachm.
Genua . . . . . „ 7 „ 35 „ abends
Mailand . . . . . „ 11 „ 10 „ nachts
Zürich . . . . . an 7 „ 44 „ früh
Zürich . . . . . ab 8 „ 58 „ „
Buchs . . . . . „ 11 „ 21 „ vorm.
Innsbruck . . . . . an 3 „ — „ nachm.
Salzburg . . . . . „ 8 „ 50 „ abends
Linz . . . . . „ 12 „ 49 „ „
Wien-Westbahnhof . . . . . „ 6 „ — „ früh

b) Nizza . . . . . ab 12 Uhr 15 Min. nachts
Ventimiglia . . . . . „ 3 „ — „ früh
Genua . . . . . „ 8 „ 50 „ „
Mailand . . . . . „ 12 „ 30 „ nachm.
Zürich . . . . . an 7 „ 30 „ abends
Zürich . . . . . ab 8 „ 25 „ „
Buchs (Rheintal) . . . . an 11 „ 35 „ nachts
Innsbruck . . . . . an 6 „ 5 „ früh
Salzburg . . . . . „ 12 „ 35 „ nachm.
Linz . . . . . „ 3 „ 17 „ „
Wien-Westbahnhof . . . . . „ 7 „ 10 „ abends

In den unter *a)* aufgeführten Verbindungen verkehrt der Speisewagen Salzburg—Lindau, der direkte Wagen I., II. Klasse Innsbruck—Buchs (Rheintal)—Basel (Ostende) und der direkte Wagen I.—III. Klasse Wien—Lindau.

In den unter *b)* aufgeführten Verbindungen verkehrt der Speisewagen Wien—Innsbruck, der Schlafwagen Wörgl—Zürich, der direkte Wagen I., II. Klasse Wien—Innsbruck—Ostende und III. Klasse Salzburg—Zürich.

Auf den schweizerischen und italienischen Strecken verkehren gleichfalls bequem eingerichtete, direkte Wagen.

Direkte Schnellzugsverbindungen des Wien—Pariser-Zuges.

Der über Selzthal—Innsbruck—Arlberg verkehrende Schnellzug Wien—Paris weist eine Reihe von vorzüglichen, prompten Schnellzugsanschlüssen, sowohl nach der Schweiz und Frankreich, wie nach England, Holland und Westdeutschland auf, welche durch mehrere bequem eingerichtete, direkte Wagen bedient werden.

Dieser Schnellzug hat in Wien-Westbahnhof täglichen Anschluß von Konstantinopel, ab 8 Uhr abends, Sofia ab 5 Uhr 52 Min. nachm., Belgrad ab 5 Uhr 41 Min. früh, Budapest ab 2 Uhr 10 Min. nachm. mit der Ankunft in Wien-Westbahnhof nm 7 Uhr 35 Min. abends.

Die Verkehrszeiten ab Wien ergeben sich wie folgt:

Wien . . . . . ab 8 Uhr — Min. abends
Selzthal . . . . . „ 12 „ 48 „ nachts
Innsbruck . . . . . „ 7 „ 20 „ früh
Feldkirch . . . . . an 11 „ 1 „ vorm.
Chur . . . . . „ 1 „ 30 „ nachm.
ab 1. Juli . . . . . „ 1 „ 44 „ „
St. Moritz (ab 1. Juli) . . . „ 6 „ 10 „ abends
Davos-Platz . . . . . „ 5 „ 20 „ nachm.
Zürich . . . . . „ 2 „ 10 „ „
Mailand . . . . . „ 10 „ 23 „ abends
Genua . . . . . „ 10 „ 15 „ vorm.
Nizza . . . . . „ 4 „ 34 „ nachm.
Marseille . . . . . „ 8 „ 30 „ abends
Lnzern . . . . . „ 4 „ 28 „ nachm.
Bern . . . . . „ 6 „ 12 „ abends
Genf . . . . . „ 8 „ 30 „ „
Basel . . . . . „ 4 „ 12 „ nachm.
Straßburg . . . . . „ 6 „ 33 „ abends
Brüssel . . . . . „ 4 „ 39 „ früh
Ostende . . . . . „ 7 „ 19 „ „
Belfort . . . . . „ 8 „ 29 „ nachm.
Chanmont . . . . . „ 8 „ 9 „ „
Paris . . . . . „ 11 „ 35 „ nachts

Ab Feldkirch findet dieser Schnellzug nnmittelbare Fortsetzung mit direkter Wagenführung über Bregenz—Lindau bis nach Frankfurt.

Die Ankunft in Bregenz erfolgt nm 11 Uhr 50 Min. vorm., in Lindau nm 12 Uhr 21 Min. nachm.

Durch die schnellzugsmäßige Fortsetzung dieser Reiseverbindung über Friedrichshafen—Radolfzell—Bingen—Schwarzwald kann Straßburg bereits um 6 Uhr 38 Min. abends mit den gleichen Anschlüssen nach Brüssel und Ostende, somit wie über Zürich—Basel erreicht werden.

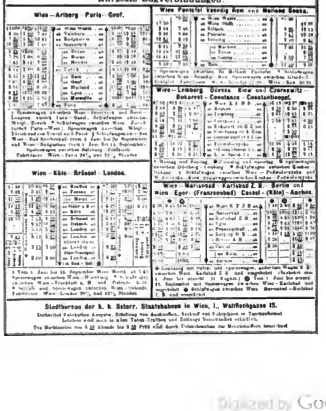
Diese Verbindung wird ferner auch über Friedrichshafen—Ulm—Stuttgart und weiter als Schnellzug fortgeführt und ergeben sich hiebei folgende Ankunftszeiten:

Ulm . . . . . an 2 Uhr 59 Min. nachm.
Stuttgart . . . . . „ 4 „ 38 „ „
Karlsruhe . . . . . „ 7 „ 12 „ abends
Mannheim . . . . . „ 7 „ 28 „ „
Frankfurt . . . . . „ 8 „ 39 „ „
Mainz . . . . . „ 8 „ 44 „ „

Köln kann um 5 Uhr 10 Min. früh erreicht werden, woselbst Schnellzugsanschluß nach Amsterdam an 9 Uhr 28 Min. vorm. und Rotterdam an 9 Uhr 54 Min. vorm. gefunden werden kann.

Diese vorzügliche Reisegelegenheit wird durch nachstehende direkte Wagen bedient: Schlafwagen Wien—Zürich, Speisewagen Wörgl—Zürich, direkter Wagen I., II. Klasse Budapest—Paris, ferners die Wagenkurse Wien—Linz—Basel, Wien—Frankfurt, sowie ein Wagen III. Klasse Wien—Buchs.

Gültig ab 1. Juni 1906


K. k. Österreichische Staatsbahnen.
Kürzeste Zugverbindungen:
Wien—Arlberg—Paris—Genf.
Wien—Köln—Brüssel—London.
Wien—Linz—Salzburg—Innsbruck—Buchs—Zürich—Basel—Paris.
Wien—Nürnstadt—Karlsruhe—Basel—Paris.
Wien—Eger—(Franzensbad)—Cassel—(Köln)—Aachen.
Wien—Linz—Salzburg—Innsbruck—Buchs—Zürich—Basel—Paris.
Wien—Nürnstadt—Karlsruhe—Basel—Paris.
Wien—Eger—(Franzensbad)—Cassel—(Köln)—Aachen.
Wien—Budapest—Constanza—Constantinopel.
Budapest—Constanza—Constantinopel.
Wien—Linz—Salzburg—Innsbruck—Buchs—Zürich—Basel—Paris.
Wien—Nürnstadt—Karlsruhe—Basel—Paris.
Wien—Eger—(Franzensbad)—Cassel—(Köln)—Aachen.
Stadtbureau der k. k. Staatsbahnen in Wien, I., Wattenbachgasse 15.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest Lemberg Czernowitz Innsbruck Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 563

Werkzeugfabrik BLAU & Co.
Wien, XX. Dresdnerstrasse 68
Gewinde-Schneideeisen, Spiralbohrer, Reibahlen, Pfräser, Kaliber, Rohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 624

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 634

Georg Zugmayer & Söhne
Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10
erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:
Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer
Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 638

Dynamomaschinen
Schaltapparate
Installationsmaterial.
Elektromotoren
Zähler
Bogenlampen.
Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen, Pflasterungen, Preßkohrani und Dessinblätter auf Wunsch gratis und franko. 550

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gietlmangasse 2.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrhäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Leobersdorfer Maschinenfabrik
GANZ & Co.
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 608

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6%, selbstverstand immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die hiebei etwa Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehensnehmers vor erfolgter die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadenbedeckungsquivit, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehensnehmers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übrige Stellung der Rückzahlungsmodalitäten, welche sich nach der Höhe des Darlehens richten (3 Percent der Darlehenssumma) 4. Bei der Ertheilung des Darlehens werden alle stempelmäßigen Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 607

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußgasse Nr. 16.

Digitized by Google

Staatsb. Univ. Cal.

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 855. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.898. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 24. Wien, den 1. September 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

457

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 889
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien.

Anton Rothmaier

LINZ a. D.

Besitzer der Mollner Holzwarenfabrik und Sägewerk

empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:

Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlagende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.

Niederlage: WIEN, IX/4 Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 525

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.

Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:

Ing. **Arthur Baumann** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 5209.
Ing. **Stanislaus Ritt. v. Dzbanski**, Wien, VII. Lindengasse 2. T. 5662.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 707.
Ing. **J. George Hardy** (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 13. T. 5209.
Ing. **Viktor Karmin**, (H. Palm, Michalecki & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 16895.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 13. T. 4697.
Ing. **Victor Monath**, Wien, I. Jasomirgottstr. 4. T. 19669.
Ing. **Anton v. Sterr**, Wien, IV. Frankenberggasse 8. T. 2944.
Ing. **Victor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 39. T. 596.
Ing. **Wasa Theodorovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 2. T. 19549.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. **J. Ziffer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 4811.
Ing. **Rud. Zipser**, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 9848.
Ing. **Moriz Schmolka**, Brünn, Ferdinandsgasse 17. T. 430.
Ing. **Heinrich Schmolka**, Prag, Heinrichsgasse 21. T. 1080.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die Erste österr. mech. Putzwollefabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Schnelldreh-Revolverstahl № 5/0 Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Wien X/3.

Digitized by Google

Schienenschuh

Patent Scheinig & Hofmann.

Vollkommenste Stoßverbindung für Straßen- u. Vollbahnen.

☐ Patente in allen Staaten. ☐

Bahnen, welche unseren Schienenschuh in Verwendung gen. haben:

Linz-Urfahr, Hallstatt, Linz-Gaisbach, Pöstlingbergbahn, Preßburg, Aussee, Aussig, Teplitz, Rouen, Barcelona, Krakau, Linz-Ebelsberg, Zwickau, Elberfeld, Algier, Lüttich, Valparaiso (Grubenbahn), Palermo, Wien, Nordhausen, Bielefeld, Augsburg, Chaux de Fonds, Hamm, Wiener Lokalbahnen, Elberfeld-Ronsdorf, Reichenberg, Czernowitz, Stettin, Ulm, Libau, Mailand, Mühlhausen, Plauen, Moskau, Dessau, Halle-Merseburg, Zürich, Kohlscheid, Aachen, Lausanne, Madrid, Braunschweig, Karlsruhe, Hohenschönhausen, Halle, Luzern, Amiens, Liegnitz, Essen, Neviges, Regensburg, Trier, Kassel, Düsseldorf, Graz, St. Gallen, Bielitz-Biala, Remscheid, Benrath, Elberfeld — Gronenberg — Remscheid, Buenos-Aires.

SCHEINIG & HOFMANN, Linz a. D., Ober-Österr.

Zweigfabrik der Rheinischen Linoleumwerke A.-G. Bedburg bei Köln am Rhein.

Bureaux: Wien, I. Dominikanerbastei 17. Telephon 12877.

I. Österr. Lincrusta-Fabrik

Bedburger Lincrusta-Werke

541

Telephon 8562. Telegrammadresse: Lincrusta, Wien.

WIEN
IV., Louisengasse 31.

Postspark.-Konto 818.484 Clearingverkehr.

Möbel

Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.

Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

☐ Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000. ☐

Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divane, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand reell. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.

HERMANN KLAMPER's Nachf. RUDOLF HAAS Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko.

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Bautheodolite, Universal-Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkeltrommeln, Winkelspiegel, Kegel-Transporteure, Pantographen, Meßbänder, Maßstäbe, Meßlatten, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner (Patent Pfeuffer). 504

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 475

Reservefond d. Anst.: K 8,245.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,781.828.

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft in Simmering

vormals **H. D. Schmid**

Wien-Simmering. **Brünn-Königsfeld.**

Krane, Systeme Stuckenholz.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben u. Schiebbühnen.
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke, ferner mit Hand oder elektr. Antrieb.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Wasserstationen.

Dampfmaschinen mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb u. für elektr. Anlagen.
Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.
Direkt wirkende Duplexpumpen, Expreßpumpen „Schleifmühle".
Holzbearbeitungsmaschinen. 425
Wasserreiniger etc.

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincrusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 510

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 24. Wien, den 1. September 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Zur Generalversammlung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Wien, 4. September 1906. Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau. Von E. Scheichl. (Fortsetzung.) Eine Anregung zur Änderung der Verfassung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Von A. Ritter v. Loehr. Die Eröffnung der Pyhrnbahn. Die Fortentwickelung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens. — Chronik: Kunststiftung des österreichischen Eisenbahn-Beamten-Vereines. Einnahmen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Juli 1906. Eine neue Stenographie-Gratisausgabe von Lehrbüchern. — Literatur: Die Stellung der höheren technischen Verwaltungsbeamten in der preußisch-hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Künstlerischer Wandschmuck.

Zur Generalversammlung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Wien, 4. September 1906.

Die 53. Generalversammlung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird am 4. und 5. September l. J. — nach langer Pause wieder einmal*) — in Wien stattfinden. Die österreichischen Verwaltungen sowohl als auch die österreichischen insbesondere die Wiener Eisenbahnmänner haben daher wieder einmal Gelegenheit, diese älteste und erfolgreichste Vereinigung von Eisenbahnen in unserem Lande, in unserer schönen Stadt zu begrüßen, was sie umso lieber und umso herzlicher tun, da sie hiebei nicht nur die fachliche, hervorragende Bedeutung des Vereines, sondern auch jene der freundschaftlichen persönlichen Beziehungen der Vertreter der einzelnen Verwaltungen vor Augen haben.

Denn es ist ja unbestritten, daß eine Sache weit leichter, rascher und erfolgreicher zu Ende gebracht wird, wenn die persönlichen Beziehungen der beteiligten Männer sich in gegenseitiger Hochachtung und freundschaftlicher Anerkennung ausdrücken, wenn die Summe fachlichen Wissens, durchdringenden Scharfsinns und praktischer Erfahrung, welche in den zu den Versammlungen entsendeten Vertretern der Verwaltungen verkörpert ist, nicht zu unfruchtbarem Streit, sondern zu positivem Schaffen einträchtig verwendet wird.

Und gerade das ist es, was den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen so groß gemacht, was ihm die Bewunderung oder auch den Neid der Fachleute anderer Länder verschafft hat, das positive Schaffen, die großartigen Vereinseinrichtungen, die sowohl den Verwaltungen als auch dem Publikum unschätzbare Vorteile gebracht und für alle Zukunft gesichert haben, so daß ihm fast ganz Europa zu größtem Danke verpflichtet ist. Mittelbar, durch die Nachahmung und Anpassung seiner Einrichtungen haben aber auch die Bahnen der meisten anderen Länder ihm unendlich viel zu danken. Er ist der wahre Schöpfer und Begründer der bisher erreichten Einheitlichkeit in den wichtigsten Gebieten des Eisenbahnwesens, er hat die Förderung, daß die verschiedenen selbständigen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz betrieben werden sollen, ermöglicht und verwirklicht; seine Erfolge, sein richtunggebendes Beispiel wirken heute so überzeugend, so anziehend, daß er heute eigentlich seinen Namen als Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit Unrecht trägt, da ihm bereits eine große Reihe Verwaltungen anderer Staaten teils als Mitglieder, teils als Teilhaber an einzelnen Einrichtungen angehören. In dieser Tatsache liegt der sicherste Beweis für die Vortrefflichkeit und Bewährung seiner Schöpfungen.

Die österreichischen Verwaltungen und Fachmänner sind seit jeher stolz darauf zu diesen Erfolgen des Vereines, maßgebend mit beigetragen zu haben. Eine große Reihe unserer besten Männer haben mitgeschaffen und schaffen auch heute mit, in dem Bewußtsein dadurch für den Fortschritt der Kultur, der Wissenschaft und der materiellen Wohlfahrt ihr Scherflein beizutragen.

Von diesem Bewußtsein und dieser Freude getragen begrüßen wir den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in unseren Mauern und wünschen seinen Beratungen den besten Erfolg!

Der Versammlung geht eine am 3. September abends stattfindende gesellige Zusammenkunft voran, an welcher sich auch die Damen der Herren Teilnehmer beteiligen. Am 4. September, 10 Uhr vormittags, beginnen die Verhandlungen; am selben Tage 5 Uhr nachmittags findet das gemeinschaftliche Festessen der Delegierten, 9 Uhr abends der Empfang beim Eisenbahnminister statt. Am 5. September, 9 Uhr vormittags, werden die Verhandlungen fortgesetzt und beendet; 6 Uhr abends wird das städtische Museum besichtigt, um 7 Uhr abends findet der Empfang

*) Die letzte in Wien abgehaltene Versammlung war die 39. Generalversammlung vom 31. Juli und 1. August 1883.

Digitized by Google

beim Bürgermeister der Stadt Wien statt. Der 6. September ist einem Ausfluge auf den Hochschneeberg gewidmet.

Über den Verlauf der Versammlung werden wir in der Nr. 25 vom 15. September berichten.

Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau.

Nach einem Vortrage, gehalten im Club österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien, am 13. März 1906, von Ober-Ingenieur E. Scheichl.

(Fortsetzung.)

Die für den Betrieb im Sommer bestimmten Motorwagen (Fig. 9) sind nur für Personenbeförderung eingerichtet. Dieselben haben ein Abteil III. Klasse für 30 Sitzplätze und ein Abteil II. Klasse für 16 Sitzplätze. Der vollbesetzte Wagen einschließlich elektrischer Ausrüstung wiegt 27·5 *t*. Die Zugsgarnitur besteht dann noch bedarfsweise aus einem Post- und Gepäckwagen und einem oder zwei Personenanhängewagen oder einem Güterwagen (Fig. 10). Die Wagenkastenlänge der Motorwagen ist 12·2 *m*, die Breite 3·05 *m*. Um möglichst an Gewicht zu sparen, wurden Lenkachsen angewendet, und zwar hat jeder Motorwagen drei Lenkachsen, von welchen die mittlere verschiebbar ist. Der Radstand beträgt 2×4 *m*.

Die Wagen haben zwei Führerstände, die dem Publikum nicht zugänglich sind (Fig. 9).

Hinsichtlich der elektrischen Ausrüstung unterscheiden sich die Winter- und Sommerwagen nicht voneinander.

Jeder Motorwagen hat zwei Bügelstromabnehmer, die durch eine auf Porzellanisolatoren befestigte Sammelleitung verbunden sind.

Es wurden zwei Stromabnehmer angeordnet, um unter allen Umständen eine funkenlose Stromabnahme zu erreichen. Die Schleifbügel werden von Rohrgestellen getragen. Sie werden in beiden Lagen, für Vor- und Rückwärtsfahrt, durch eine Feder an den Fahrdraht angepreßt. Der von der Feder auszuübende Druck braucht nur gering zu sein, da das Gestell unterhalb seiner Drehachse mit einem Windflügel ausgestattet ist, der derart bemessen ist, daß der Winddruck auf das Rohrgestell und den Bügel mit jenem auf den Flügel sich ausgleicht.

Die beiden Stromabnehmer eines Wagens werden von einem Druckluftzylinder gleichzeitig aufgerichtet; sie fallen bei entleertem Zylinder durch ihr Gewicht und durch eine Rückziehfeder auf federnde Tragbügel am Dache nieder.

Die Bedienung des Druckluftzylinders erfolgt durch Hähne, die in den Führerständen angebracht sind.

Auf dem Dache befinden sich noch ein Hörnerblitzableiter, eine Drosselspule, ein Hochspannungs-Starkstromrelais und eine Hochspannungssicherung (Fig. 11). Von letzterer führt die Hochspannungsleitung durch eine Porzellaneinführung und ein geerdetes Messingrohr durch den Wagen zu dem unter dem Wagenkasten angeordneten Hochspannungsölausschalter und zum Transformator, dessen zweite Primärklemme mit der Erde verbunden ist.

Der Ölausschalter hat eine vierfache Unterbrechung. Der Antrieb desselben erfolgt durch einen Mitnehmer, von der gleichen Welle, welche auch für die Bewegung des später beschriebenen Fahrschalters dient. Der Mitnehmer kuppelt sich selbsttätig ab, wenn die Einschaltung erfolgt ist und die Schalterachse, welche unter dem Einflusse einer Rückziehfeder steht, in ihren Sperrhaken eingeklinkt ist.

Das Auslösen der Schalterachse und damit das Öffnen des Hochspannungsschalters erfolgt beim Zurückdrehen der Fahrschalterwelle oder durch einen Gleich-

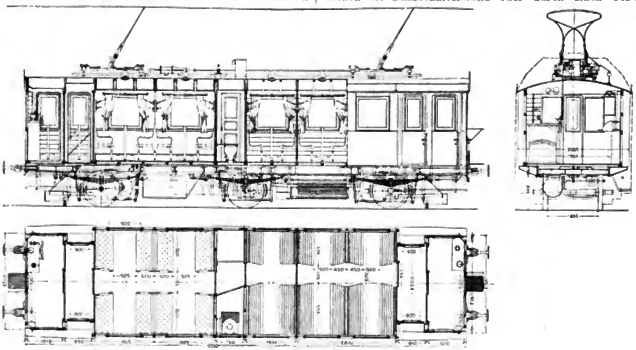


Fig. 9.

Digitized by Google

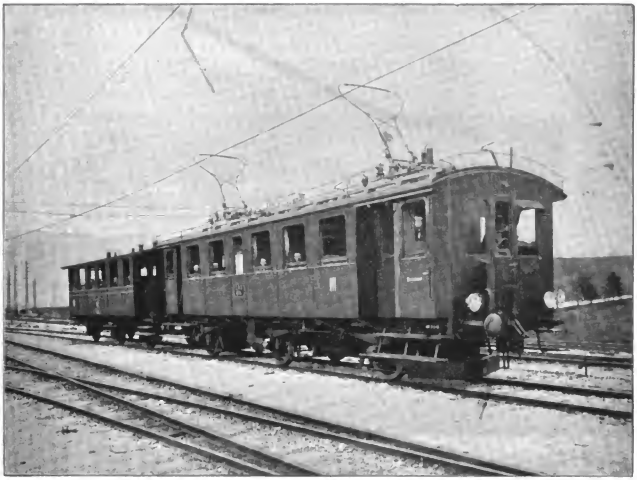


Fig. 10.

strommagnet, der entweder durch das Hochspannungs-Starkstromrelais oder durch am Führerstand angebrachte Schalter unter Strom gesetzt werden kann. Es ist somit die Möglichkeit vorhanden, den Hochspannungsschalter bei jeder Stellung des Fahrschalters plötzlich zu unterbrechen. Ein Schließen ist jedoch erst wieder möglich, wenn zuvor der Fahrschalter auf seine „Aus"stellung zurückgebracht wurde.

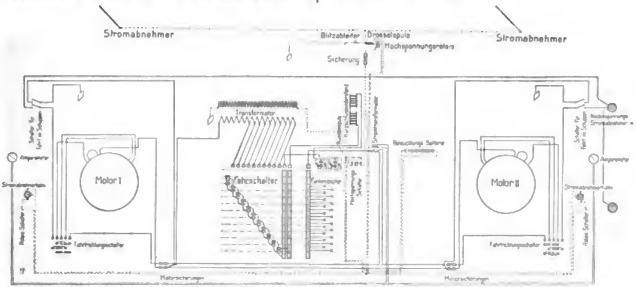


Fig. 11.

Digitized by Google

Der Transformator ist liegend in einem mit Öl gefüllten und mit Rippen versehenen Blechkasten untergebracht.

Die primären und sekundären Spulen sind abwechselnd nebeneinander angeordnet. Die Sekundärwicklung besteht aus 9 Unterabteilungen, von welchen eine 130 *V*, die übrigen acht ungefähr je 17·5 *V* Spannnng geben.

Beide Walzen sitzen auf einer gemeinsamen Welle. Die Funkenlöschwalze hat den Zweck, den Funken der beim Übergang von einer Stufe zur anderen infolge des Kurzschlusses einer Transformatorunterabteilung auftritt, aufzunehmen und zu verlöschen.

Die Betätigung des Fahrschalters erfolgt mittels einer Kette von einer unter dem Wagenkasten durch-

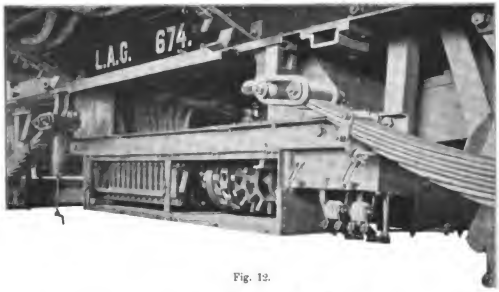


Fig. 12.

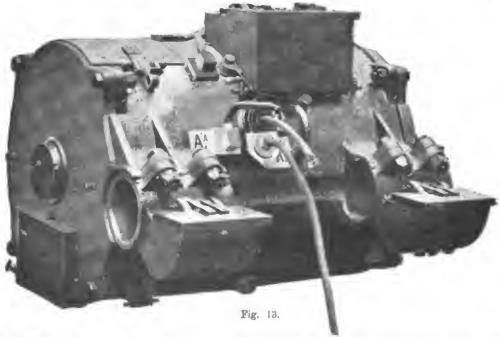


Fig. 13.

Die Kabel von den Sekundärwicklungen des Transformators führen zu je einer Klemme der Motoren, bezw. zu den Bürstenkontakten des Fahrschalters, welcher ebenfalls unter dem Wagenkasten angebracht ist (Fig. 12).

Der Fahrschalter besteht aus einer Hauptwalze, die mit einer doppelten Reihe von Schleifstücken ausgerüstet ist, gegen welche die erwähnten Bürstenkontakte drücken, und aus einer Funkenlöschwalze.

laufenden Welle aus, welche von einem auf dem Führerstande angebrachten Handrade ebenfalls durch eine Kette angetrieben wird. Vom Fahrschalter führt die Leitung über zwei Fahrtrichtungsschalter zu den Motoren.

Die Umsteuerung dieser Schalter erfolgt mittels einer unter dem Wagenfußboden gelagerten Welle, welche durch die Fahrtrichtungshebel in den Führerständen bewegt werden kann.

Digitized by Google

Die Handradantriebe für den Fahrschalter und die Fahrtrichtungsschalter sind in den Führerständen in tischartigen Aufbauten angebracht, welche außerdem noch die schon erwähnten Stromabnehmerhähne enthält.

Zeigerwerke geben die Stellung des Fahrschalters an.

Die Motoren sind über den Fahrschalter und die Fahrtrichtungsschalter in Parallelschaltung an den Transformator angeschlossen.

Die Motoren sind einphasige Reihenschlußmotoren mit Kompensationswicklung, welche vom Hauptstrom durchflossen sind.

Die Motoren (Fig. 13) besitzen allseitig geschlossene Gehäuse und Lagerschilder aus Stahlguß. Die Zahnradübersetzung ist 1 : 5.

Die Kommutatoren laufen bei den vorkommenden sehr stark wechselnden Belastungen bei Anfahrten auf der Steigung vollkommen funkenfrei.

Die Stundenleistung ist 100 *PS*, bei 65° C Erwärmung der Wicklungen über die Außentemperatur, geprüft in ruhender Luft. Die Tourenzahl ist hiebei 610 in der Minute.

Das Anlassen der Motoren erfolgt durch Zuschalten der sekundären Transformatorspulen.

(Schluß folgt.)

Eine Anregung zur Änderung der Verfassung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Von A. Ritter v. Loehr.

Bereits in Nr. 28 von 1904 dieser Zeitung wurde aus Anlaß der Danziger Versammlung der Ansicht Ausdruck gegeben, daß die Bestimmungen über die Geschäftsbehandlung im Vereine, insbesondere über die Vereinsversammlung einer zeitgemäßen Fortbildung unterworfen werden sollten. Es hieß damals: „. . . Ich kann nicht umhin zu bemerken, daß die Mehrzahl der Anträge Angelegenheiten betraf, welche teils wegen ihrer geringen Wichtigkeit, teils wegen ihrer Selbstverständlichkeit in vollkommen befriedigender Weise durch die Ausschüsse selbst mit bindender Kraft für alle Verwaltungen hätten beschlossen werden können, wenn nicht die Satzungen dem entgegenstünden. Es scheint mir, daß der schwerfällige und kostspielige Apparat einer Vereinsversammlung in der heutigen Form sich überlebt hat, daß es an der Zeit wäre, die Satzungen in dieser Richtung einer gründlichen Reform zu unterziehen. Die sachliche Arbeit muß ja ohnehin stets in den Ausschüssen geleistet werden . . . Durch die langen Pausen (2 Jahre) zwischen den einzelnen Versammlungen werden viele Angelegenheiten, die längst spruchreif sind, ganz ohne sachlichen Grund verzögert und können nicht rasch genug in Vollzug gesetzt werden . . .“

Diese Bemerkungen trafen auch angesichts der Tagesordnung für die heurige Generalversammlung zu. Ich greife nur folgende Anträge heraus: „Umgestaltung des technischen Fachblattes des Vereines; Änderung der Bestimmungen über die Aussetzung von Preisen; mehrere Anträge betreffend Fahrscheinhefte; Verfahren bei Frachterstattungen aus Billigkeitsrücksichten; sämtliche Anträge betreffend das Wagenübereinkommen etc.

Alle diese Anträge hätten entweder durch die Ausschüsse oder durch schriftliche Abstimmung der Verwaltungen beschlossen und längst schon in Kraft gesetzt werden können.

Die Fortbildung der Vereinseinrichtungen könnte auf die eine oder die andere Weise viel rascher den Bedürfnissen folgen, als es jetzt möglich ist. Die Versammlungen wären von lästigem Ballast befreit und könnten vielmehr jenen wichtigen Fragen der Fortbildung des Vereines selbst und seiner Aufgaben ihre volle Aufmerksamkeit widmen, welche sich durch die Entwicklung der internationalen Eisenbahnbeziehungen immer mehr als unumgänglich erweist. Durch die Teilnahme so vieler außerhalb des Vereines stehender Verwaltungen (französischer, italienischer, von Schiffahrtsgesellschaften) am Vereinsreiseverkehre erweisen sich z. B. die Bestimmungen über die Mitgliedschaft als nicht mehr zeitgemäß; durch die fortschreitende Verstaatlichung und insbesondere durch die immer weiter greifende Ausgestaltung der Eisenbahngesetzgebung in den einzelnen Ländern wird dem Vereine manches seiner Tätigkeitsgebiete eingeengt etc.; so wird z. B. zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr zwischen den ihm unterworfenen Bahnen etwas Ähnliches geschaffen werden müssen, wie es gegenwärtig das Übereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement ist, wodurch dieses natürlich vollkommen seine Bedeutung verlieren wird etc., dagegen wird der Verein durch die Aufnahme elektrisch betriebener Bahnen unter seine Mitglieder sehr bald vor eine große Reihe sehr wichtiger und schwieriger Fragen gestellt werden; die weitere Ausdehnung des Vereinsreiseverkehres sollte ihm Veranlassung zur Ausbildung eines Internationalen Personentransportrechtes geben, wozu er sich meines Erachtens viel mehr eignen würde, als der im Internationalen Übereinkommen über den Frachtenverkehr gegebene Komplex von Staaten und Eisenbahnen, weil erstens ganz andere und viel größere Gebiete in Frage kommen, und zweitens diese Frage viel zu neu ist, als daß sie bereits eine gesetzliche, internationale Regelung verträge u. s. w.

Die wenigen Zeilen werden ihren Zweck erfüllt haben, wenn sie Anlaß zur Diskussion im Vereine geben sollten. Ich glaube, daß der Gedanke der zeitgemäßen Fortbildung dem Vereine, der bereits so vieles Vortreffliche und Segensreiche geleistet hat, neue Anhänger gewinnen, neues Leben, neue Bedeutung schaffen würde.

Die Eröffnung der Pyhrnbahn.

Am 20. August l. J. wurde in einfacher, aber würdiger Weise die Pyhrnbahn durch Eröffnung der letzten Teilstrecke (Selztal—Spital am Pyhrn) dem Verkehre übergeben. In Selztal hatten sich um die Mittagsstunde alle aus Steiermark, Nieder- und Oberösterreich in Separatzügen herbeigeeilten Teilnehmer versammelt, von wo sie der Eröffnungszug um 1 Uhr 20 Min. nachmittags durch den 4800 *m* langen, nach unendlich schwierigen Bauarbeiten bewältigten Bosruckentunnel nach Spital am Pyhrn brachte. Dort fand die eigentliche Eröffnungsfeier statt. Nachdem der Gemeindevorsteher den Eisenbahnminister Dr. v. Derschatta begrüßt und für das Zustandekommen der Bahn gedankt hatte, hielt der Landeshauptmann von Oberösterreich, Dr. Ebenhoch, an den Minister eine Ansprache, in welcher er betonte, daß Oberösterreich mit unstillbarem Verlangen und tiefster Sehnsucht seit Jahrzehnten den Tag erwartet habe, an dem in diesem herrlichen Landesteile, welcher eine fleißige Landwirtschaft und eine stolze Weltindustrie vereint, das gefügelte Rad auf der alten Römerheerstraße dahineilen sollte. Dieser Tag sei endlich gekommen, nachdem es der hervorragenden Kunst der Techniker gelungen, den Hindernissen zu begegnen, die gerade hier besonders entgegentraten. Lauter Jubel erschallt darüber im ganzen Lande. Aus diesem hellen Jubel, der Sr. Exzellenz auf der ganzen Fahrt entgegenklingen werde und aus dem herzlichen Danke, den man aus aller Augen lesen werde, ranke sich unerschütterlich die

Digitized by Google

Hoffnung zum Himmel empor, daß er das gewaltige Werk aus Menschenhänden segnen möge zum Ruhme der Gesetzgebung, die es beschlossen, zur Ehre der Regierung, die es beendet, zum Stolze der Techniker, die es gebaut, zur Wohlfahrt des Landes, für welches es geschaffen, zum Heile des Vaterlandes, aus dessen Opfern es geworden, und zum dauernden Denkmal des weisen Monarchen, unter dessen Szepter die Hochgebirge der Alpenwelt aus einem Hindernisse zu einer Förderung des Weltverkehres geworden sind. In diesem Sinne heiße er Se. Exzellenz in diesem Lande nochmals herzlich willkommen und empfehle dessen verkehrspolitische Zukunft seinem besonderen Wohlwollen. Der Landeshauptmann schloß mit einem Hoch auf Se. Majestät, das begeistcrte Erwiderung fand.

Eisenbahnminister Dr. v. Derschatta erwiderte, indem er zunächst für die herzlichwarme Begrüßung dankte und darauf hinwies, daß der Landeshauptmann mit Recht die Bedeutung dieser Bahn für ganz Oberösterreich sowie für die anderen Alpenländer betont habe. Diese Bedeutung sei unzweifelhaft, wenn auch der Bau nur ein Glied sei an dem großen Werke, durch welches der Norden und der Süden miteinander verbunden werden. Der Minister wies auf die wirtschaftliche Bedeutung der neuen Bahnstrecke hin und gedachte sodann des neuen Weges, den die österreichischen Techniker wie seinerzeit in Vorarlberg, auch jetzt wieder errungen haben, so daß sie wirklich an der Spitze der Wissenschaft marschieren. Wie schwer dieser Bahnbau nun auch war, so gelang es doch, die Schwierigkeiten zu bezwingen. Der Minister gedachte hiebei nicht bloß der Beamten, sondern auch sämtlicher Arbeiter, die mit Einsetzung ihres Lebens an einem schönen Werke gearbeitet haben. Schwere Opfer auch an Menschenleben wurden gebracht. Dieses Mntes, welchen Beamte und Arbeiter an den Tag legten, müsse der Minister rühmend gedenken. Wenn wir, sagt er, nun den Bau eröffnen und einweihen, so wollen wir uns dieser Männer erinnern mit dem Wunsche, daß diese Opfer an Arbeit und Menschenleben zur ersprießlichen Entwicklung der zwei Länder und des Staates ihren Grund gelegt haben mögen und somit nicht vergeblich gebracht wurden. Ich spreche den heißen Wunsch aus, daß diese Bahn zum Wohle des Landes dienen möge.

Der Minister richtete hierauf an den Bischof von Linz Dr. Doppelbauer die Bitte, die Einweihung vorzunehmen. Diese erfolgte unter großer Assistenz.

In allen Stationen, wo der Eröffnungszug auf seiner Weiterfahrt nach Linz anhielt, wurde er von der Bevölkerung, den Behörden und der Geistlichkeit begrüßt und alle gaben ihrer Freude und Dankbarkeit herzlichen Ausdruck, daß der Bahnbau glücklich vollendet wurde. In Linz fand auch ein gemeinsames Abendessen statt, bei welchem wieder Reden und Trinksprüche gehalten wurden.

Die Pyhrnbahn führt von der Station Selztal (634 *m* Seehöhe) meist horizontal im Talboden der Enns anfangs parallel zur Linie Selztal—Amstetten, dann überquert sie das Ennstal, übersetzt auf einer eisernen Brücke von 30 *m* Weite den Faltenbach und mit einer 60 *m* weiten Eisenkonstruktion den Ennsfluß und beginnt bei der Ortschaft Pürgschachen an der rechten Talehne mit $19^0/_{00}$ Steigung bergan zu steigen.

Von der 6·5 *km* von Selztal entfernten Station Ardning (674 *m* Seehöhe), bietet sich ein schöner Überblick über das breite Ennstal von der Wallfahrtskirche Frauenberg bis Selztal und auf die Ennstaler Alpen sowie die im Hintergrunde aufragenden niederen Tauern.

Nun geht es durch das enge Tal des Ardningbaches hinan ($19^0/_{00}$) zum Südeingang des 4766 *m* langen Bosruckntnnels. Die Bahn steigt im Tunnel mit $13^0/_{00}$ zum Kulminationspunkt (726 *m* Seehöhe) und fällt dann mit $3^0/_{00}$ ab.

Der Tunnelbau wurde am 21. Mai 1901 begonnen und am 4. Juli 1906 beendet; das durchfahrene Gestein besteht meist aus Werfener Schichten, zum Teile aus wasserdurchlässigen Triaskalken, welche beim Tunnelbau große Schwierigkeiten verursachten.

Nach dem Austritte aus dem Tunnel fällt die Bahn am Gehänge des Bosruck mit $15^0/_{00}$ Gefälle, umfährt im Bogen Spital am Phyrn mit dem ehemaligen stattlichen Benediktiner-Stifte, übersetzt den Trattenbach mit einem Viadukt von fünf Öffnungen und einer Eisenbrücke von 36 *m* Weite und gelangt nach Überfahrung der Reichsstraße in die Station Spital am Pyhrn (658 *m* Seehöhe, 17 *km* von Selztal) auf der sekundären Wasserscheide zwischen Ödeibachtal und Teichltal gelegen.

Nach dem Verlassen der Station bietet sich südöstlich, während die Bahn im Edelbachtale hinabfährt, die Aussicht auf das Felsgehänge des großen Pyrgas. Nach Durchfahrung eines 454 *m* langen Tunnels gelangt die Bahn zur Station Windischgarsten (613 *m* Seehöhe, 23 *km* von Selztal), von der man einen schönen Ausblick auf die tiefer gelegene Ortschaft sowie auf die Prieigruppe im Westen und das nordwärts anfragende Sengsengebirge genießt.

Die Bahn übersetzt nun den Tambach mit einer 20 *m* weiten Eisenkonstruktion und wendet sich angesichts der gewaltigen Höhen des Warschenecks und des Toten Gebirges längs der sanften Lehne des Windischgarstner Talkessels zur Haltestelle Roßleiten (588 *m* Seehöhe, 25 *km* von Selztal).

Kurz danach tritt die Bahn wieder ins Tal des Teichlflusses; südwärts hat man den malerischen Ausblick auf das Warscheneck und den Bosruck.

Es folgt die Station Pießling (573 *m* Seehöhe, 29 *km* von Selztal), in schöner Lage am Hang des Radlingberges, durch Stütz- und Futtermauern gesichert.

Nun führt die Bahn mittels eines 186 *m* langen Objektes über den Teichlfluß (Eisenkonstruktion, drei Öffnungen zu 31 *m*, eine Hauptöffnung mit 68 *m* Weite), in welchen nordwärts der obere Rettenbach einmündet.

Die Trasse zieht an der steilen Lehne des Tamberges über Stützmauern und in Felseinschnitten dahin; dann übersetzt sie die tief in die vorgelagerten Schotterbänke eingeschnittenen Seitentäler des Palmgrabens (Haltestelle Sankt Pankraz), Schalchgrabens und Kreuzgrabens mit großen steinernen Wölbbrücken (49·52 und 40 *m* Weite) und erreicht die Station Dirnbach-Stoder (505 *m* Seehöhe, 37 *km* von Selztal), den Ausgangspunkt für Ausflüge ins Stodertal und für Hochtouren in das umliegende Gebirge.

Nach der Ausfahrt aus der Station übersetzt die Bahn abermals den Teichlfluß mit einer Eisenkonstruktionsbrücke von drei Öffnungen (Hauptöffnung 57 *m* weit, Nebenöffnungen 20 und 23 *m*) und gelangt sodann ins Tal des Steyrflusses.

Ein schöner Rückblick öffnet sich auf das obere Steyrflußtal, durch das die Fahrstraße ins Stodertal führt, und auf den Kleinen Priel.

Dann führt die Bahn horizontal an der Falkensteinmauer über Stütz- und Futtermauern zur 214 *m* langen Steyrflußbrücke, deren Hauptöffnung von 80 *m* Weite und deren beiderseitige Nebenöffnungen von je 30 *m* mit Eisenkonstruktionen übersetzt werden, an welche sich jederseits zwei gewölbte Viadukt bögen von 12, beziehungsweise 10 *m* Weite anschließen.

Es folgt nun die Station Steyrling (493 *m* Seehöhe, 40 *km* von Selztal).

Kurz nach der Station übersetzt die Bahn den Steyrlingfluß mit einer 70 *m* weiten Brücke und führt dann zwischen den bewaldeten Bergen über Stütz- und Futtermauern, Viadukten und durch drei kleine Tunnels zur Station Klaus

Digitized by Google

(477 *m* Seehöhe und 44 *km* von Selztal). Die durchfahrene Landschaft ist von hervorragender Schönheit.

In Klaus schließt die Pyhrnbahn die (alte) Kremstalbahn an, welche vielfach umgebaut und verstärkt wurde und die bis Linz führt.

Die Bedeutung der neuen Linie liegt in der wesentlichen Wegkürzung, welche sie zwischen Linz und Selztal, zwischen Norden und Süden herbeiführt.

Bis jetzt mußte man notgedrungen von Linz über Amstetten oder St. Valentin im Ennstal oder über Attnang und Steinach-Irdning im Traunthal nach Selztal fahren. Durch den Umbau der Kremstalbahn von Linz nach Klaus-Steyrling und den anschließenden Neubau der Pyhrnbahn von Klaus-Steyrling durch den Bosruckstunnel nach Selztal wurde diese Distanz um 55 *km* gekürzt; im Zusammenhalte mit den durch die südliche Gruppe der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest erzielbaren Wegkürzungen verringert sich die bisherige Distanz zwischen Linz und Triest von 669 auf 533 *km*, also um 20%, und auf die 14 Posten des allgemeinen Frachttarifes entfällt eine durchschnittliche Ermäßigung von 9%.

Die Fortentwickelung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens.

Gegenbemerkungen.*)

a) An die Redaktion.

In Nr. 18 der „Österr. Eisenbahn-Zeitung" wird in einer Anmerkung der Redaktion darauf hingewiesen, daß die deutschen Handelskreise die sehr bedeutende Zunahme von überzähligen und fehlenden Stückgütern auf dieses Abfertigungsverfahren zurückführen.

Diese Behauptung beruht auf einem Irrtum. In der Nr. 2 ex 1905 der „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen" wird diesbezüglich ausgeführt, daß das Anwachsen der Fehlmeldungen nicht auf das vereinfachte Abfertigungsverfahren, sondern darauf zurückzuführen ist, daß gegenwärtig die Abgänge regelmäßiger und in kurzer Frist gemeldet und veröffentlicht werden, während früher die Meldungen und Veröffentlichungen erst dann erfolgten, wenn die angestellten Nachforschungen nicht bald zu dem gewünschten Resultat führten.

Die behaupteten Lademängel werden entschieden bestritten.

Dagegen können die Erschwerungen der Verkehrskontrolle, auf welche die geehrte Redaktion hinweist, nicht in Abrede gestellt werden, was mich veranlaßte, über die Beseitigung der empfundenen Mängel nachzudenken. Das Resultat meiner Erwägungen brachte ich in dem in Nr. 18 und 19 dieses Blattes unter dem oben bezeichneten Titel erschienenen Aufsatz zur allgemeinen Kenntnis, in der Meinung, daß, wenn der Frachtbrief in den Händen der Eisenbahnverwaltungen verbliebe, fragliche Mängel des vereinfachten Abfertigungsverfahrens nicht nur beseitigt würden, sondern in der Rechnungslegung selbst noch eine gewisse Vereinfachung erzielt werden könnte.

b) An Herrn Friedrich Eder, Kontrollor der Nordbahn.

In Nr. 19 dieses Blattes wird auf Seite 169 Ihr an die Redaktion gerichtetes wertes Schreiben veröffentlicht, in welchem Sie unter Berufung auf Ihren in Nr. 23 der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung" vom 10. Oktober 1900 erschienenen Artikel die Priorität für meinen Vorschlag in Anspruch nehmen.

Hierauf erlaube ich mir nur zu bemerken, daß ich den Inhalt Ihres geehrten Aufsatzes nicht kenne, da mir die Nummer, in welcher Ihr Artikel enthalten ist, bis heute nicht zu Gesicht gekommen ist.

Wie ich auf die Ideen meines Vorschlages kam, habe ich oben unter *a*) schon bemerkt. Sollte mein Vorschlag mit dem Ihrigen übereinstimmen, so soll Ihnen Ihre Priorität ungeschmälert gewahrt bleiben, weil ich, wie gesagt, den Inhalt Ihres Artikels nicht kenne.

Hochachtungsvoll

X. Y.

*) Verfasser war auf Urlaub abwesend, daher die verspätete Veröffentlichung dieser Gegenbemerkungen. Die Red.

CHRONIK.

Kurstiftung des österr. Eisenbahn-Beamten-Vereines. Im Jahre 1905 wurden dem kürzlich ausgegebenen Berichte zufolge 19 Kurstipendien ausgeschrieben, gegen 6 im Jahre 1900, 10 im Jahre 1901, 11 im Jahre 1902, 12 im Jahre 1903 und 14 im Jahre 1904.

Um diese 19 Stipendien hatten sich 80 Beamte beworben, und zwar von den k. k. österreichischen Staatsbahnen 33 (an welche 6 Stipendien verliehen wurden), der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft 5 (verliehen 1 Stipendium), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 14 (verliehen 4), der Südbahn 12 (verliehen 4), der Österr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn 4 (verliehen 1), der Böhm. Nordbahn 6 (2), der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 1 (0), der Böhm. Kommerzialbahnen 1 (0), der Militärbahn Banjaluka-Doberlin 1 (0), der bosn.-herz. Staatsbahnen 1 (1), der Eisenbahn Wien-Aspang 1 (0) und der Buschtěhrader Eisenbahn 1 (0).

Da von den 4 Südbahnstipendien nur 3 zur Anszahlung gelangten, wurden von den 19 ausgeschriebenen Kurstipendien nur 18 ausbezahlt, das 19. gelangt im nächsten Jahre zur Verteilung.

Seit der sechsjährigen (1900—1905) Tätigkeit der Kurstiftung sind 71 Stipendien verliehen worden.

Zu Ende 1905 hat der Stand des Stiftungsvermögens die Höhe von K 84.431·59 erreicht, hat sich also gegen den Stand des Vorjahres (K 75.540·01) um K 8891·58 erhöht.

An Spenden und anderen Einnahmen sind im Jahre 1905 der Kurstiftung K 8466·45 gegen K 14.259·77 im Vorjahre zugekommen. Die Gesamtsumme der bis Ende 1905 der Kurstiftung gewidmeten Spenden und Zuwendungen beträgt K 81.521·97.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Juli 1906.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 9013 *km* 1906, 8788 *km* 1905.)

Befördert wurden 5,637.500 Personen und 3,097.000 *t* Güter, eingenommen wurden hiefür K 9,016.200, bezw. K 16,572.000, zusammen K 25,588.200 (+ 976.003 gegen Juli 1905).

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen die Transporteinnahmen der westlichen Staatsbahnen im Monate Juli 1906 aus dem Personenverkehre K 6,777.500 (4,556.900 Reisende), aus dem Güterverkehre K 11,766.900 (2,483.000 *t*), jene der östlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 2,238.700 (1,080.600 Reisende), im Güterverkehre K 4,805.100 (614.000 *t*).

Die Gesamteinnahme des Monats Juli 1. J. zeigt gegenüber dem definitiven Erfolg desselben Monats im Vorjahre im Personenverkehre eine Zunahme um K 160.546 (+ 139.600 Reisende), im Güterverkehre um K 806.457 (+ 207.700 *t*).

Von der Mehreinnahme des Personenverkehrs entfallen K 132.729 (+ 101.400 Reisende) auf die westlichen und

Digitized by Google

K 27.817 (+ 38.200 Reisende) auf die östlichen Staatsbahnen.

An der Mehreinnahme des Güterverkehrs ist das westliche Staatsbahnnetz mit K 694.508 (+ 198.800 *t*), das östliche mit K 111.949 (+ 8.900 *t*) beteiligt.

Im Personenverkehre erzielten nur die westlichen Staatsbahnen und zwar zumeist aus dem lebhaften Besuche der Kurorte und Sommerfrischen eine bemerkenswerte Mehreinnahme, während auf den östlichen Staatsbahnen das Ergebnis dieses Verkehrszweiges die bezügliche Einnahme des Vergleichsmonats im Vorjahre nur um ein geringes übersteigt.

Im Güterverkehre des westlichen Staatsbahnetzes hat besonders die Beförderung von Kohle, Erz und Eisen, dann von Baumaterialien und streckenweise der Transport von Getreide zugenommen, womit das ausgewiesene Mehrergebnis dieser Strecken hauptsächlich im Zusammenhange steht.

Den östlichen Staatsbahnen kamen speziell stärkere Transporte von Petroleum nach in- und ausländischen Stationen, dann auch von Getreide und Banholz zu statten.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 2,660.000 Personen und 80.000 *t* Güter, eingenommen wurden hiefür K 380.000, bezw. 90.000, zusammen K 470.000 (+ 21·772 gegen Juli 1905).

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn ergab für den Monat Juli 1906 im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 5442 (+ 12.600 Reisende), im Güterverkehre von K 16.330 (+ 5000 *t*) gegenüber den Ziffern des definitiven Erfolges desselben Monats im Vorjahre.

Die Gesamteinnahme der abgelaufenen 7 Monate dieses Jahres weist im Personenverkehre eine Steigerung um K 132.649 (+ 703.000 Reisende), im Güterverkehre um K 116.323 (+ 65.800 *t*) gegen den definitiven Erfolg derselben Periode des Vorjahres aus.

Eine neue Stenographie-Gratisabgabe von Lehrbüchern. Im Verlage der Buchhandlung Karl Graeser & Cie, Wien, IV. Belvederegasse, ist ein neues stenographisches Werk „Die Ellschrift“ von Dr. Anton Frey erschienen. Es behandelt in erschöpfender Weise alles, was zum Wesen einer vollständigen Stenographie gehört, durch mancherlei Vereinfachungen, insbesondere durch Einführung neuer Symbole und durch Anwendung sogenannter flüchtiger Zeichen ist es dem Verfasser gelungen, eine Stenographie zu schaffen, welche die herrschenden Systeme an Kürze der Darstellung weit übertrifft. Das Werk ist streng systematisch aufgebaut, leicht faßlich geschrieben und daher zum Selbststudium vorzüglich geeignet. Um sein System in der Öffentlichkeit einzuführen und ein vollgültiges Zeugnis über die Brauchbarkeit der neuen Schrift zu erhalten, hat sich der Verfasser entschlossen, bis auf weiteres Exemplare seines Buches, dessen Ladenpreis K 5 beträgt, gratis an solche Personen abzugeben, welche die „Eilschrift“ ernstlich studieren und erlernen wollen. Zuschriften sind zu richten an Dr. Anton Frey, Wien, I. Herrengasse 13.

LITERATUR.

Die Stellung der höheren technischen Verwaltungsbeamten in der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung. (Anonyme Schrift.) Braunschweig, Friedrich Vieweg & Sohn, 1906.

Die Zurücksetzung der Techniker gegenüber den Juristen, die auch bei uns bei Besetzungen höher und höchster Stellungen nicht nur in den Eisenbahnverwaltungen bestehen soll und Anlaß zu Klagen gibt, scheint, wie aus der vorliegenden Schrift hervorgeht, in noch höherem Maße bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vorzuwalten. Auch dort steht die Bewertung der Techniker durch Hebung ihrer Stellung nicht in genügendem Verhältnisse zu dem Werte, der ihren Leistungen beizumessen ist. Die vorliegende kleine Schrift beschränkt sich nicht allein darauf, die unzureichende Stellung der Techniker bei einem Unternehmen vorwiegend technischer Natur zu kennzeichnen, sondern sie versucht auch, mit geeigneten Vorschlägen, diesem Übelstande abzuhelfen. So sollen für die Zweige des Eisenbahnwesens, für Oberbau, Elektrizität, Brückenbau, Neubauten u. s. w. selbständige Dezernate errichtet werden. Den Kernpunkt der Schrift bildet aber die Betrachtung, daß die Techniker vermöge ihrer Ausbildung und Tätigkeit zur Lösung volkswirtschaftlicher Fragen herangezogen und den Juristen nicht unterstellt werden sollen. Zum Schlusse tritt die Schrift auch für die materielle Besserstellung der Techniker und für eine soziale Hebung des Standes durch entsprechende Titelverleihungen ein.

Das Büchlein hat, wie aus vorstehendem ersichtlich, den Charakter einer Kampfschrift, herausgewachsen aus dem ehrlichen Interesse für den Wert eines mit vielen geistigen Mühen und materiellen Opfern erreichten studierten Standes. Zum großen Teile streben Schriften dieser Art aber einseitige Bevorzugungen an, die namentlich im großen und umfangreichen Eisenbahnwesen schwer durchzuführen sind. Alle Wissenszweige greifen an ihren Grenzen ineinander und zum nicht geringsten Grade ist dies bei den juristischen und technischen Disziplinen der Fall, indem sich der Techniker und der Jurist auf dem volkswirtschaftlichen Gebiet begegnen. Hier ist ein gleich intensives Mit- und Nebeneinanderarbeiten des Juristen und des Technikers am Platze. Das Detail muß doch stets von einem Fachmanne ausgearbeitet werden und wenn von diesem Tüchtiges geleistet wird, wird er seinem Institute nützen und gewiß von dem Juristen nicht in den Schatten gestellt werden.

Vollinhaltlich müssen wir dem Teile der vorliegenden Schrift, welche die Zuwendung der rein technischen Agenden an selbständige Dezernate bespricht, zustimmen. Es ist zweifellos, daß im allgemeinen die Zusammenlegung verschiedener und umfangreicher Agenden in die Hände eines Direktors, sei dies ein Jurist oder ein Techniker, von Nachteil ist. Denn er verfügt doch nur sehr selten über ein derart umfangreiches Wissen, um all' das, was ihm vorgelegt wird, auf seine Richtigkeit und auf seine Bedeutung beurteilen zu können. Er sinkt dann einfach zur Unterschreibmaschine herab, kann keine individuelle Ingerenz auf die Vorlage nehmen, welche ihm kraft der hohen einflußreichen Stellung zukommen müßte. Fruchtbare initiatorische Wirksamkeit, die gewöhnlich weit wichtiger ist, als das laufende Geschäft, ist ihm natürlich gänzlich versagt.

Die Einrichtung selbständiger Abteilungen mit ihren selbständigen ressortmäßig gebildeten Chefs entspricht wohl nicht rein bureaukratischen Anschauungen, dürfte aber, wie dies bei den Eisenbahnen in Frankreich zutage tritt, sehr praktisch sein. Damit werden aber logischerweise die Konkurrenzkämpfe zwischen Juristen und Techniker anfhören und sie werden eine gleiche hohe soziale Stellung einnehmen, wie in Frankreich, wo sie im vollsten Frieden nebeneinander arbeiten.

B. Krlser.

Künstlerischer Wandschmuck. Der Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien versendet einen illustrierten Katalog über die derselbst unter dem Titel „Wandtafeln für Schule und Haus“ erschienenen Original-Künstlersteinzeichnungen, von denen bereits 20 Blatt im Formate 66/68 *cm* zum Preise von K 6 per Exemplar erschienen sind.

An Interessenten wird dieser Katalog, in welchem sämtliche 20 Blätter und die neuesten Kunstblätter des Staatsdruckereiverlages abgebildet erscheinen, gratis und franko zugesendet.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Direkte Zugsverbindung von Paris und London nach Wien und Budapest.

Die heurige Sommerfahrordnung der k. k. österr. Staatsbahnen weist nachstehende vorzügliche Verbindungen von Paris und London nach Wien-Westbahnhof und Budapest auf. Diese Verbindungen vermittelt der Schnellzug Nr. 109, welcher auch die Möglichkeit gewährt, die von den anderen Wiener Bahnhöfen abgehenden Früh-Schnellzüge bequem zu erreichen.

Die Anschlüsse gestalten sich folgendermaßen:

Paris	ab	8 Uhr	35 Min.	abends
London über Folkestone	„	2 „	30 „	nachm.
Chaumont	„	1 „	12 „	nachts
Basel	„	7 „	30 „	früh
Marseille	„	10 „	35 „	vorm.
Lyon	„	7 „	15 „	abends
Genf	„	1 „	— „	nachts
Bern	„	7 „	— „	früh
Luzern über Zürich-Enge	„	9 „	15 „	vorm.
Nizza	„	11 „	2 „	„
Genua	„	7 „	35 „	abends
Mailand	„	11 „	10 „	nachts
Zürich	„	10 „	22 „	vorm.
St. Moritz (vom 1. Juli)	„	7 „	45 „	früh
Chur	„	11 „	27 „	vorm.
Buchs (Rheintal)	„	1 „	32 „	nachm.

Ferner von London ab 9 Uhr — Min. vorm., Ostende ab 4 Uhr 22 Min. nachm., Brüssel ab 6 Uhr 33 Min. abends, über Straßburg (ab 4 Uhr 50 Min. früh) — Basel—Buchs (Rheintal) oder über Offenburg—Schwarzwald—Bingen—Friedrichshafen—Lindau.

Weitere Anschlüsse bestehen von:

Heilbronn	ab	6 Uhr	54 Min.	früh
Stuttgart	„	7 „	58 „	„
Ulm	„	9 „	42 „	vorm.
Lindau	an	12 „	24 „	nachm.

Dieser Schnellzug führt von:

Lindau	ab	12 Uhr	58 Min.	nachm.
Bregenz	„	1 „	21 „	„
Feldkirch	„	1 „	31 „	„
Innsbruck	„	6 „	30 „	abends
Wien-Westbahnhof (über Salzburg 7 Uhr 30 Min. früh.)	an	6 „	30 „	früh

Ab Wien-Westbahnhof besteht direkter, täglicher Anschluß nach:

Budapest	ab	7 Uhr	45 Min.	nachm.
Belgrad	„	10 „	38 „	abends
Sofia	„	11 „	8 „	vorm.
Konstantinopel	„	7 „	19 „	früh

In dieser Verbindung verkehren die direkten Wagen I., II. Klasse Paris—(Selzital)—Wien—Budapest—Heilbronn—Stuttgart—(Selzital)—Wien und Basel—(Salzburg)—Wien, sowie der Speisewagen Zürich—Saalfelden und der Schlafwagen Paris—Wien über Selzital.

Direkte Zugsverbindung nach dem Engadin und umgekehrt.

In der Zeit vom 1. Juli bis 30. September l. J. werden im Anschlusse an den Wien—Pariser-Zug (über den Arlberg) prompte Anschlußzüge nach und von Chur und dem Engadin geführt, so daß sich nachstehende vorzügliche und äußerst bequeme Verbindungen ergeben, und zwar:

Wien-Westbahnhof (über Selzital)	ab	8 Uhr	— Min.	abends
Salzburg	„	1 „	40 „	nachts
Innsbruck	„	7 „	20 „	früh
Feldkirch	„	11 „	6 „	vorm.
Buchs (Rheintal)	an	11 „	30 „	„
Chur	„	1 „	44 „	nachm.
St. Moritz	„	6 „	10 „	abends

In der Gegenrichtung:

St. Moritz	ab	7 Uhr	45 Min.	früh
Chur	„	11 „	27 „	vorm.
Buchs (Rheintal)	„	1 „	32 „	nachm.
Feldkirch	an	1 „	35 „	„
Innsbruck	„	6 „	10 „	abends
Salzburg	„	12 „	45 „	nachts
Wien-Westbahnhof (über Selzital)	„	6 „	30 „	früh

Zur größeren Bequemlichkeit verkehren in diesen Zügen der Schlafwagen Wien—Zürich, zurück Paris—Wien, der Speisewagen Wörgl—Zürich, zurück Zürich—Saalfelden, der direkte Wagen I., II. Klasse Budapest—Paris und Linz—Basel, zurück Basel—Linz—Wien und III. Klasse Wien—Buchs (Rheintal).

Eine vorzügliche Reiserverbindung mit direkten Wagen I., II. Klasse Badgastein—Chur und umgekehrt wird durch nachstehende Zugsverbindung ermöglicht:

Wien-Westbahnhof	ab	10 Uhr	10 Min.	abends
Salzburg	„	7 „	40 „	früh
Badgastein	„	7 „	45 „	„
Innsbruck	ab	1 Uhr	15 Min.	nachm.
Feldkirch	„	5 „	— „	„
Buchs	an	5 „	20 „	„
Chur	„	6 „	52 „	abends
Davos-Platz	„	9 „	40 „	„

In der Gegenrichtung:

St. Moritz	ab	6 Uhr	— Min.	früh
Davos-Platz	„	8 „	10 „	vorm.
Buchs	„	11 „	21 „	„
Feldkirch	an	11 „	42 „	„
Innsbruck	„	3 „	20 „	nachm.
Badgastein	„	9 „	33 „	abends
(vom 1. Juni bis 31. August).				
Salzburg	„	8 „	50 „	„
Wien-Westbahnhof	„	12 „	55 „	nachm.

Zugsverbindungen Wien-Westbahnhof—Salzburg und Badgastein—Meran—Mals.

In der dermaligen in Kraft stehenden Sommerfahrordnung bestehen nachstehende günstige und bequeme Verbindungen nach und von Bozen, Meran und Mals.

1.

Wien-Westbahnhof (über Selzital)	ab	8 Uhr	— Min.	abends
Salzburg	„	1 „	40 „	„
Innsbruck	an	7 „	10 „	früh
Innsbruck (ab 1. Juni)	ab	8 „	5 „	„
Bozen-Gries	an	12 „	2 „	mittags
Meran	„	1 „	8 „	nachm.
Mals	„	4 „	8 „	„

2.

Wien-Westbahnhof	ab	10 Uhr	10 Min.	abends
Salzburg	„	7 „	40 „	früh
Badgastein	„	7 „	45 „	„
Innsbruck	an	1 „	— „	nachm.
Innsbruck	ab	3 „	30 „	„
Bozen-Gries	an	7 „	8 „	abends
Meran	„	8 „	28 „	„

3.

Wien-Westbahnhof	ab	10 Uhr	— Min.	vorm.
Salzburg	„	4 „	30 „	nachm.
Badgastein	„	4 „	25 „	„
Innsbruck	an	10 „	— „	abends
Innsbruck	ab	11 / 2	7 / 2	nachts
Franzensfeste	„	4 „	37 „	früh
Bozen-Gries	an	7 „	44 „	„
Meran	„	7 „	25 „	„
Mals	„	10 „	17 „	vorm.

In der Gegenrichtung:

1.

Mals	ab	10 Uhr	20 Min.	vorm.
Meran	„	12 „	58 „	nachm.
Bozen-Gries	„	2 „	10 „	„
Innsbruck	an	5 „	46 „	„
Innsbruck	ab	9 „	33 „	abends
Salzburg	an	12 „	45 „	nachts
Wien-Westbahnhof (über Selzital)	„	6 „	30 „	früh

2.

Meran	ab	7 Uhr	28 Min.	früh
Bozen-Gries	„	8 „	37 „	„
Innsbruck	an	12 „	29 „	nachm.
Innsbruck	ab	3 „	30 „	„
Badgastein (1. Juni bis 31. August)	an	9 „	33 „	abends
Salzburg	„	8 „	50 „	„
Wien-Westbahnhof	„	6 „	— „	früh

3.

Bozen-Gries	ab	1 Uhr	3 Min.	nachts
Innsbruck	an	7 „	— „	früh
Innsbruck	ab	7 „	10 „	„
Salzburg	an	12 „	35 „	nachm.
Badgastein	„	1 „	30 „	„
Wien-Westbahnhof	„	7 „	10 „	abends

Die für Mals eingesetzten Verkehrszeiten gelten vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Meran—Mals, das ist voraussichtlich vom 1. Juli an.

Zur Verfügung stehen in Verbindung 1. Über Selzital der Schlafwagen Wien—Zürich, zurück Paris—Wien, der direkte Wagen I, II. Klasse Budapest—Paris und III. Klasse Wien—Buchs (Rheintal); von und nach Salzburg kann der direkte Wagen Linz—Basel, zurück Basel—Linz—Wien benützt werden.

In Verbindung 2. Der Speisewagen Salzburg—Lindau, die direkten Wagen I., II. Klasse Meran—Basel—Ostende (ab 1. Juli), I.—III. Klasse Wien—Salzburg—Lindau und Badgastein—Chur, im September Salzburg—Chur.

In Verbindung 3. Der Speisewagen Wien—Innsbruck, der direkte Wagen I., II. Klasse Wien—Ostende, ferners Wien—Innsbruck und Badgastein—Innsbruck und der direkte Wagen Salzburg—Innsbruck—Zürich.

Digitized by Google

Die Metallfaden-Glühlampen.

Nachdem die Glühlampentechnik seit dem ersten Erscheinen einer praktisch brauchbaren Glühlampe im Jahre 1878 über zwanzig Jahre lang bei der Kohlefadenglühlampe stehen geblieben ist, sind in den letzten Jahren eine Reihe sehr interessanter Neuerungen zu verzeichnen, bei denen an Stelle des leuchtenden Kohlefadens ein durch den elektrischen Strom zur Weißglut gebrachter Metallfaden zur Verwendung gelangt. Unter diesen Metallfadenlampen, die infolge ihres niedrigen Stromverbrauches der Kohlefadenlampe immer schärfer Konkurrenz machen, nimmt die von der Firma Siemens & Halske Anfang vorigen Jahres auf den Markt gebrachte Tantallampe mit die erste Stelle ein. Diese Lampe, die in einer luftleer gepumpten Glasglocke im Gegensatz zu den bisher üblichen Glühlampen nicht einen Kohlefaden, sondern einen etwa $^{8}/_{10}$ m langen, zickzackförmig hin und hergeführten Draht aus dem früher fast unbekannten und stets teuren Metall Tantal enthält, ist bis jetzt die einzige Metallfadenlampe, die in großer Massenfabrikation für Spannungen bis 120 *V* hergestellt wird. Wie wir hören, vermag die Firma Siemens & Halske schon jetzt 8000—10.000 Lampen pro Tag zu bauen und kann diese sehr erhebliche Fabrikation nach Belieben noch erweitert werden. Die Tantallampe wird vorzugsweise für Lichtstärken von 25 und 50 *NK* und für Spannungen zwischen 50 und 120 *V* gebaut, während die Herstellung anderer Typen in Vorbereitung ist. Als besonderer Vorteil der Tantallampe gegenüber den anderen bisher bekannten Metallfadenlampen ist neben ihrem verhältnismäßig niedrigen Preis (K 3 pro Stück) hervorzuheben, daß sie in jeder beliebigen Lage brennt und gegen Erschütterungen nicht empfindlicher ist, wie eine gewöhnliche Kohlefadenlampe. Insbesondere vermag sie den Transport auch unter den ungünstigsten Verhältnissen, ohne irgend welchen Schaden zu nehmen, auszuhalten.

Es sei noch bemerkt, daß das Alleinverkaufsrecht der Tantallampen für Österreich die Österreichischen Siemens-Schuckert-Werke in Wien besitzen.

Geschäftsübernahme. Aus Linz wird uns berichtet, daß die Sägewerks- und Holzwarenfabriksbesitzer Stadler & Co. in Losenstein ihre Holzwarenfabrikation der Firma Anton Rothmaier, Molinerholzwarenfabrik und Sägewerk in Linz, übergeben hat. Die Firma Rothmaier hat auch die Holzbearbeitungsmaschinen von Stadler & Co. käuflich erworben und damit die bereits bestehende Holzwarenfabrik bedeutend vergrößert. Indem wir auf die Ankündigung der Firma Rothmaier im Annoncenteil hinweisen, empfehlen wir dieselbe bestens.

K. k. landesbefugte

Metallwaren- u. Maschinenfabrik

V. PRICK

Wien, III. Rennweg 79 u. 87.

Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserreinigungsanlagen, Patent Wehrenfeuniq, Reserroir- und Kesselanlagen. Komplette Einrichtungen und Rekonstruktionen von Bierbrauereien und Malzfabriken. Malzwender, System Herhmuth. Komplette Einrichtungen von Spiritusbrennereien und Raffinerien.

J. Braun's Söhne, Vöcklabruck. Ober-österr.

Gußstahl- u. Feilenfabrik. Gußstahl, Schmiedestücke, Schmiede- und Schlosserei-Werkzeug.

Alle Sorten Feilen u. d. Raspeln, Aufhauen solcher, Ambosse und Schraubstöcke, sowie Anstehlen derselben, geschmiedete Schaufel, Gruben- und Oberbauwerkzeug in bester Qualität.

Schleifsteine aus bestem Scharfkorn aus eigenem Bruch. 522

Felix Blažíček WIEN v. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.

Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Spezialität: Feuersichere Holzschränke. 518

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Handels-Akademie

verbunden mit einer Eisenbahnfachschule

Linz a. D.

Öffentlichkeitsrecht, Einjährig-Freiwilligenrecht.

Jährliches Unterrichtsgeld K 300.

Schuljahresbeginn 16. September.

Nähere Auskunft erteilt

der kaiserliche Rat und Akademiedirektor 580

Dr. Anton Effenberger.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige

Lokomotiven

jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 479

Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart

Lexikon der gesamten Technik

und ihrer Hilfswissenschaften

Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben von **Otto Lueger**

2. neubearbeitete und vermehrte Auflage

Erscheint in 8 Bänden gebunden in Halbfranz à 20 Mark und in 40 Abteilungen à 5 Mark.

Ueber jeden technischen Begriff, jede wissenschaftliche Bezeichnung und jedes mathematische, physikalische oder chemische Problem gibt Luegers Lexikon sachliche, knappe, aber erschöpfende Auskunft in leicht verständlicher Form.

Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen entgegen, die auf Wunsch die 1. Hälfte der 1. Abteilung zur Ansicht ins Haus liefern.

Digitized by Google

Österreichische **Siemens-Schuckert-Werke**
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung 838
Elektrische Bahnen.

Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •

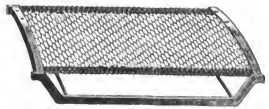
• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Radiatormeute, Wassermesser, Blitzableiter, Signalapparate, Blitzlampen, Blitzlichtlampen, Elektrizität etc.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 698

Glaser-Diamanten
in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Siegelringen.
Brillanten Diamanten
f. Kattunfabriken, zum Justieren in Gasuhrfacen von Bohrer-Spindeln, Porzellan- u. Hartgusswalzen u. s. w. liefert die Firma 1849
L. Buschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 12, Ufr.
Preisl. u. Beilang. gratis u. franko. 839

Glashüttenwerke
vorm.
J. Schreiber & Neffen
WIEN
IX. Liechtensteinstraße 22.
27 Glashüttenhof 6.
Alle Glaswaren für den Bleichereibetrieb.
Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt. Lehrwaren, Festgeschenke.
474
Preiskurante gratis und franko.



Neueste patentierte elastische
STAHLDRAHT-MATRATZE
von
Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Bettwaren-Fabrikanten
Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.
Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 806
Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).
Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönberun und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Erzeugnisse: Roheisen, Flussgusswaren, verschmiedete Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Bankonstruktionen, Gittermasten, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedewaren, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufstürzung diverser maschinenlier Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Bohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 567

Österreichischer Lloyd
TRIEST.
Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan. Direkte Fahrt nach Ostafrika.

Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.	Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, vierzehntägig.	Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.	Eilfahrt nach Cattaro, wöchentlich.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:
General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 676

K. k. priv. Erste Floridsdorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisirungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurant und Desinfektionsblätter auf Wunsch gratis und franko. 550

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stationsdeckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmaterialie, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 510
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne
Wien, VI. Magdalenenstraße 18.
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.

Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 603

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER

CENTRAL-BUREAU: WIEN, VI. KÖSTLERGASSE N° 7.

Ausführung aller
bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverlust.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Ringelwandverkleidung von Signalhütten, Wächterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und sanpetrischer Raschpärke jeder Art.
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen.
Trockenlegung feuchter Mauern, Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.

FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN:
PAT. EMULIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSSTOFFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIER-MATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest

Wien
XX. Bez., Gießmangasse 2.

Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleissperrbäume, Weichensperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Der Inhaber der österr. Patente Nr. 14398 betreffs:
„Commutateur électrique pour voies ferrées"
und Nr. 18444 betreffs:
„Système de protections automatique des trains"
beabsichtigt für Österreich Lizenzen zu erteilen, eventuell diese Patente zu verkaufen. — Direkte Anfragen (Agenten ausgeschlossen) unter: „W. J. 6188" bef. Rudolf Mosse, Wien I, Österreich. 602

Georg Zugmayer & Söhne
Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Brännerstraße 10
erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:
Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer
Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 480

Leobersdorfer Maschinenfabrik
vormals
GANZ & Co.
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 606

Lebensversicherungs-Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten
Newyorker Germania WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.
Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktiva laut Bilanz per Ende 1902 K 152.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.769.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.800.000, Kassen bei der k. k. Staats-Zentral-Kassa K 6.200.000.
Die Gesellschaft vereinigt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizen. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar. Darlehensdeckungs-Polizzen gewähren sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell, bei Kriegsverletzungen Wehrpflichtiger wird ohne Prämienzahlung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 530

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, es darf den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleiben. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schuldendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Ertheilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 567

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strohgasse Nr. 16.

Digitized by Google

Oxford University 0.1 8

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rauhensteingasse 11. Telephon Nr. 852.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.344.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 680.026.
Beiträge werden nach dem von Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
In übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Beamtenteile für den Buchhandel: Spielsgasse 4 Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 20 Heller.
Offene Rekamationen portofrei.

№ 25. Wien, den 15. September 1906. XXIX. Jahrgang.

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
XIV/1 Goldschlagstraße 126. X/3 Triesterstraße 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser.

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER
Ausführung aller
bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverluste.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Eiskeller-Isolierung von Signalhütten, Wärterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und sonstigen Bauobjekte jeder Art.
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen, Trockenanlagen feuchter Räume, Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kessels etc.
CENTRAL-BUREAU:
WIEN, VII/1 KÖSTLERGASSE № 7.
FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN
PAT. EMULOT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:
Ing. Arthur Baumann (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 10. T. 3309.
Ing. Stanislaus Ritt. v. Dubanski, Wien, VII. Lindengasse 3. T. 5088.
Ing. Josef Fischer, Wien, I. Maximilianstraße 6. T. 707.
Ing. J. George Hardy (Paget, Moeller & Hardy), Wien, I. Riemergasse 10. T. 8209.
Ing. Viktor Harmin, (H. Fain, Michalschk & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 10395.
Ing. Johann Lux, Wien, I. Hegelgasse Nr. 18. T. 4947.
Ing. Victor Monath, Wien, I. Jasomirgottstr. 4. T. 10560.
Ing. Anton v. Sterr, Wien, IV. Frankenbergasse 8. T. 2944.
Ing. Viktor Tischler, Wien, VII. Siebensterngasse 36. T. 500.
Ing. Wasa Theodorovic, Wien, I. Jasomirgottstraße 3. T. 10585.
Ing. Eduard Winkelmann, Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. J. Zilfer, Wien, VI. Marihilferstraße 17. T. 4611.
Ing. Rud. Zipser, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 9060.
Ing. Heinrich Schmolka, Brünn, Feldmanngasse 17. T. 430.
Ing. Heinrich Schmolka, Prag, Heinrichsgasse 21. T. 1085.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger
über
130.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.
Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!
Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.
Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

Möbel Eisenbahner 5 Prozent Skonto!
Unter Garantie aus erster Hand.
Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.
Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000.
Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.
In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Kiste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.
Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.
Versand prell. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.
HERMANN KLAMPER* Nachf. Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Marihilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko.

K. k. priv. Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt
Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 476
Reservefond d. Anst.: K 8,345.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 250,761 838.

Google

Felix Blažiček WIEN

V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.

Feuerfeste Kassen, Billetenkisten, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 816

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Blitzgen Einrichtungen, Elementenbau.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonkabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 876

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Allerhöchste Auszeichnungen

K. k. priv.

Brückenwagen-Fabrik

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien-Atzgersdorf

ersetzen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwagen, Gold-, Silber- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.

Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einstellung mit Zahlwerk.

Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:

I. Akademiestraße 4. **WIEN** Ecke Maximilianstraße 8.

(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schember's Patent-Waggon-Brückenwage **ohne** Geleiseunterbrechung auf Mauerwerk ruhend oder in gußeisernen Kasten montiert. Skalen- u. Registrier-Einrichtung für die ganze Tragkraft.

In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen. 535

Der Inhaber der österr. Patente **Nr. 14398** betreffs:

„Commutateur électrique pour voies ferrées"

und **Nr. 18444** betreffs:

„Système de protections automatique des trains"

beabsichtigt für Österreich Lizenzen zu erteilen, eventuell diese Patente zu verkaufen. — Direkte Anfragen (Agenten ausgeschlossen) unter: „W. J. 6188" bef. **Rudolf Mosse, Wien I, Österreich.** 602

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 926

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige

Lokomotiven

jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 879

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m. b. H.

HAMBURG 10

SPECIALITÄT: **FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER**

MODERNSTER CONSTRUCTION · INSPECTIONS- u. TRANSPORT-DRAISINEN

FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. REVISIONSREISE.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN

KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.

TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.

CODES: ABC IX. — LIEB. LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III. 1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterblatwerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmateriale, Wassermesser** eigenen Patenten für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Digitized by Google

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendrahtm. hoher Festigkeit, Stacheldrahtu. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Lastenwerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 491

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Linerusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen. 569

Katalog u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.

Lieferanten ämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Bautheodolite, Universal-Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkelmesser, Winkelspiegel, Kegel-Transportable, Pantographen, Meßbänder, Maßstäbe, Meßlatten, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner
(Patent Pfeiffer). 504

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Gravieren auf Stein f. Lithographen.

Technische Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Spitzfeilen von Papier-Scheiben, Porzellan- u. Hartgummiwalzen z. f. w. liefert die Firma 1546

R. Buschner & Co.

Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 15. Ilr.

Preisl. u. Zeichng. gratis u. franko. 539

Glashüttenwerke

vorm.

J. Schreiber & Neffen

WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.

„Glashüttenhof".

Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

—o—

Größtes Lager in Tafelscreiben, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt, Laternenglas, Petrogenbalg.

—o—

474

Preiscurante gratis und franko.

ROESSEMANN & KÜHNEMANN

ART. FÜR

ARTHUR KOPPEL'SCHE

SCHMALSPURBAHNEN

WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

□ □ □

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und ozotate Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größtes Format 3000 : 1500 mm.

□ □ □

□ Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. □
Adjustierung der Pläne. 546

FRANZ WLACH

XIII/10, Speisingerstraße 8.

Fabrik von Signalisierungs-, Beleuchtungs- und Blechausrüstungs-Gegenständen für Eisenbahnen, Metallwarenfabrik.

Patent-Schluß-, Ausschlag- und Bahnwächter-Laternen.

Kais. königl. ausschl. priv.

Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik

F. AUSTIN.

Fabrik in Viehofen b. St. Pölten — Niederlage
Station Viehofen-Fabrik der ◇ in WIEN VI. Stumpergasse 60.
St. Pölten—Tullner Bahn. Telephon Nr. 2334.

561

Digitized by Google

Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz

k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Siebwaren-Fabrikanten

Wien, VI/2 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 559

Können sich nicht einsenken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

K. k. landesbefugte

Metallwaren- u. Maschinenfabrik

V. PRICK

Wien, III. Rennweg 79 u. 87.

Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserreinigungsanlagen, Patent Wehrenfennig, Reservoir- und Kesselanlagen. Komplette Einrichtungen und Rekonstruktionen von Bierbrauereien und Malzfabriken. Maizwender, System Hochmuth. Komplette Einrichtungen von Spiritusbrennereien und Raffinerien.

„Das neue, große, illustrierte Album für Wohnungseinrichtung u. Innendekoration".

Um den neuen Wiener Genre, der eine Vereinfachung und wahre Veredlung in den Formen bringt, und allgemein Anklang findet, unseren P. T. Lesern bekannt zu machen, versendet die untenstehende Firma das soeben erschienene Album gratis und franko jedem unserer P. T. Leser anderhalb Wiens, der seine genaue Adresse auf einer Korrespondenzkarte an dieselbe einsendet. Das hübsch ausgestattete Album enthält Beispiele moderner Innendekoration nach Entwürfen von Künstlerhand: Polstermöbel, Teppiche, Kokosteppiche, Läufer und Fußmatten, Linoleum, Spitzenvorhänge, Stores, Bonnefemmes und Brises bises, Vitragen, Stoffvorhänge, Draperien, Portieren, Möbelstoffe, Lambrequins (Fensterschützer), Tisch-, Bett- und Klavierdecken, Gobelins, Paraventa, Dekorationspolster, Überwürfe, Steppdecken, Flanelldecken, Plaids, Reise-, Wagen- und Pferdedecken, echte Perser- und Smyrnateppiche. Den P. T. Lesern kann der Bezug nur wärmstens anempfohlen werden. Die versendende Firma ist das weltbekannte Teppichhaus-Möbelhaus S. Schein, k. u. k. Hoflieferant, Wien, I. Banermarkt 12, welche unseren P. T. Mitgliedern 5 Prozent von den Verkaufspreisen einräumt.

„Österreichisches Kursbuch"

früher „Der Kondukteur"

offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.—, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.

Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VIII/1 Auerspergasse Nr. 17. 467

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn auf Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugung: Roheisen, Eisengußware, vorzugsweise Röhrengrß nachbehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Band- und Waggonstäger, Reservoir- und Kesselbleche, Stahlstab, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gitterwerke, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedewaren, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wasserpressen, elektrisch, geschweißt und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 547

Ruberoid

seit 12 Jahren bewährtes

leichtestes Bedachungsmaterial.

Erfordert keine Erhaltungsanstriche. Reißt nicht, trocknet nicht, in jeder Dachneigung, auch vertikal, anwendbar. Unübertroffenes Mittel zum

Isolieren von Fundamenten

Gewölben, Tunnels, Brücken etc. Absolut luft- und feuchtigkeitsdicht, unempfindlich gegen Säuren und Alkalien. Kein Heranquellen der Imprägnierungsmasse. 565

Prospekte, Muster, Gutachten gratis.

Carbolineumfabrik R. Avenarius, Wien, III/1.

Lebensversicherungs Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467.000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 153.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.769.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.700.000, Kassine bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 6.200.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Darlehensdeckungs-Polizzen gelangen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 530

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabrike- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation & Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 545

Putzwolle

kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mech. Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175.

Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 25. Wien, den 15. September 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Techniker oder Juristen. Von Dr. Viktor Krakauer. Die Gebäudesteuerpflicht der Eisenbahngebäude. Von Dr. Latka. Staatliche Motorwagenlinien in Bayern. Die Eisenbahnen der Erde. — Chronik: Gründung eines Alkoholgegnerverbandes (E.-A.-V.). Versammlung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Juni 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten sechs Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905. Kleinbahnidyll. Betriebsergebnisse der Österreichischen Nordwestbahn im Jahre 1905. — Literatur: Die Vintschgau-Bahn. Der Londoner Goldverkehr. Luegers Lexikon der gesamten Technik. — Club-Nachrichten: Veränderungen im Mitgliederstande im Monate August 1906. Änderung einer Begünstigung. Aufgehobene Begünstigung.

Techniker oder Juristen?*)

Von Dr. Viktor Krakauer.

Eine an den gewesenen Leiter des Eisenbahnministeriums, Sektionschef Wrba, gerichtete Eingabe der Staatsbahnjuristen, gab dem „Ausschusse für die Stellung der Techniker“ Veranlassung zu einem von vehementen Angriffen gegen diese Juristen strotzenden Artikel in Nr. 34 der „Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines“, dessen wichtigste Stellen auch in die größten Wiener Tagesblätter lanciert wurden, offenbar in Ausführung des Beschlusses, von Gegenvorstellungen beim Eisenbahnminister abzusehen, vielmehr „die Fachgenossen und die Öffentlichkeit über die in gewohnter Selbstüberhebung vorgebrachten Wünsche der Juristen zu unterrichten“ und dagegen (ebenfalls in der Öffentlichkeit) „energisch Einsprache zu erheben.“ — Schon diese Art des Vorgehens muß außerordentliches Befremden erwecken. Wer immer seine Eideshelfer mitnimmt, wer bei jeder Eingabe gleich die gesamten „Fachgenossen“ aufruft, wer bei der geringsten Veranlassung an die Öffentlichkeit appelliert, scheint wenig Vertrauen zu sich selbst, wenig Vertrauen in die Gerechtigkeit seiner Sache zu besitzen. Noch mehr wird dieser Eindruck verstärkt, wenn man die Emanation des Ausschusses für die Stellung der Techniker einer kritischen Prüfung unterzieht. Es ist immer ein Zeichen von Schwäche, das Merkmal einer unhaltbaren Position, wenn man statt mit Argumenten zu kämpfen, in einer Polemik „persönlich wird“, den Gegner mit Schmähungen übergießt. Und eine Fülle von Beschimpfungen der Juristen im allgemeinen, der Staatsbahnjuristen im besonderen, hat sich „der Ausschuß für die Stellung der Techniker“ geleistet. Da wird von „gewohnter Selbstüberschätzung“ gesprochen, von „furchtlosen Behauptuugen“, von „anmaßender Vordringlichkeit“, von „mehr als unbescheidenen Forderungen.“ Von „dem ungünstigen Einflusse“ der „weltfremden“ Juristen; daß sie „mit bewußter Ignorierung der geänderten Verhältnisse“ immer wieder „ihre bisherigen Vorrechte verteidigen“ und mit dem „durch die historische Entwicklung gezeitigten Selbstbewußtsein“ auch dort ein Unterkommen suchen, wohin sie gar nicht passen. Weiters werden sie für die bei den Staatsbahnen begangenen „Mißgriffe und Rechtsbeugungen“, für die „zaudernde schleppende Art der Verwaltung“ verantwortlich gemacht; sie, die Feinde „jeglicher selbstständiger Initiative und jeglichen Unternehmungsgeistes“ werden immer wieder mit dem „Bureaukratismus“ identifiziert, der dem Bürgerstande unerträglich und verhaßt ist. „Den Herren Juristen haftet das Vorurteil der Kanzleistuben an“, sie wollen die Staatsbahnverwaltungen mit Hoheitsrechten ausstatten, bloß „um den Bürgern möglichst viel „Respekt einzuflößen“, um ihre „durch veraltete Vorurteile gestützte Vorherrschaft zu sichern“ u. s. w., u. s. w.

Und warum alle diese wütenden und hämischen Ausfälle, diese Überfälle von Invektiven? Hauptsächlich deswegen, weil sich die Juristen „jene Stellen des administrativen, kommerziellen, Kontroll- und Rechnungsdienstes“ vindizieren, „deren Agenden die Beurteilung vom Standpunkte des Rechtes erfordern“ während „der Ausschuß für die Stellung der Techniker“ der Ansicht ist, daß die Juristen nur in jenen Abteilungen anzustellen seien, „wo eine rein juristische Tätigkeit“ gefordert wird, daß dagegen für die Stellen des administrativen, kommerziellen, Kontroll- und Rechnungsdienstes der Techniker viel geeigneter sei, sowohl infolge seines Studienganges, als auch infolge seiner Beschäftigung, „die ihn in der Regel längere Zeit im exekutiven Dienste festhält.“ — Gäbe es einen „Ausschuß für die Stellung der Juristen“, er könnte dieses Streben der Techniker gleichfalls als „Selbstüberschätzung“, als „anmaßende Vordringlichkeit“ bezeichnen, es in derselben boshaften und hämischen Weise charakterisieren, wie dies von den Technikern aus geschehen ist. Denn die Befähigung der Techniker für die erwähnten Stellungen ist durch nichts, durch gar nichts bewiesen worden. Der mehrgenannte

*) Demnächst werden wir einen dieselbe Frage beleuchtenden Artikel aus der Feder eines nichtparteiischen Technikers veröffentlichen. Die Red.

Digitized by Google

„Ausschuß“ hat sich auch bloß mit einem leeren Hinweise auf den „Studiengang“ begnügt und es wohlweislich unterlassen, darauf näher einzugehen. Er müßte ja sonst notgedrungen das ihn beschämende Eingeständnis machen, daß es unter den zahlreichen Staatsprüfungsgegenständen an der technischen Hochschule auch nicht einen einzigen Gegenstand gibt, der den Techniker für die Stellen des „administrativen, kommerziellen, Kontroll- und Rechnungsdienstes“ auch nur im geringsten vorbereiten würde.*) Wohlverstanden: auch nicht einen einzigen Gegenstand. Weder in der Bauingenieurschule, noch in der Hochbauschule, noch in der Maschinenbauschule, noch in der chemisch-technischen Fachschule. Es ist zwar vor der zweiten Staatsprüfung der „Besuch“ gewisser staatswissenschaftlicher Vorlesungen nachzuweisen, aber — erfolgt auch ein solcher Besuch? Und wenn er schon hie und da erfolgt: werden die dort tradierten keinen Prüfungsgegenstand bildenden Fächer auch wirklich gelernt? Schwerlich könnte dies der „Ausschuß“ zu bejahen wagen. Man würde viel eher bei dieser Frage in dem Antlitze seiner Mitglieder jenes Lächeln bemerken, das im alten Rom in dem Gesichte eines Auguren sichtbar ward, wenn er auf der Straße einem anderen Auguren begegnete.

Ebenso verhält es sich mit dem Hinweise auf den angeblich längeren Eisenbahn-Exekutivdienst der Techniker. Dieser macht ihn gewiß nicht zum Kaufmanne, zum gediegenen Administrativbeamten, zu einem hervorragenden Kontroll- und Rechnungsorgane. Wie denn überhaupt auch die weitaus größte Mehrheit der Techniker selbst in den vom „Ausschusse“ reklamierten Stellungen keine Befriedigung findet, wie denn überhaupt jeder tüchtige und ambitionierte Techniker nicht im administrativen Dienste, nicht bei der Kontrolle und im Rechnungswesen beschäftigt zu werden anstrebt, sondern auch im Eisenbahndienste die technischen Wissenschaften praktisch zu pflegen, seinen richtigen, wahren Beruf anszuüben und nicht ein gewöhnlicher Schreibersknecht, sondern ein Techniker zu verbleiben wünscht.

Der von vielen hervorragenden Technikern wiederholt beklagte vollständige Mangel jeder kaufmännischen Ausbildung der Hörer der technischen Hochschulen rechtfertigt es ferner durchaus nicht, daß der „Ausschuß“ immer wieder von einer „technisch-kommerziellen“ Vorbildung spricht, daß er diese zwei Begriffe miteinander verschmilzt, gleichwie, als ob der absolvierte Techniker — der, wir wiederholen es, auch nicht aus einer einzigen kaufmännischen Disziplin geprüft wird — über eine Fülle kaufmännischen Wissens verfügen würde, gleichwie, als ob jeder kaum flügge gewordene Ingenieur geradezu ein kaufmännisches Genie wäre — im Gegensatze zu dem Juristen, dessen Tätigkeit immer wieder als „juristisch-bureaukratisch“ verschrieen wird. Gibt es denn unter den Technikern keine Bureaukraten? Wer die Einrichtungen und den Dienst verschiedener technischer — von jeder juristischen Einwirkung befreiter — Behörden und Ämter kennt (wer, um nur ein Beispiel herauszugreifen, mit technischen Baubehörden zu tun gehabt hat), wird zugeben, daß es dort nicht um ein Jota besser geht, daß dort ebenso schleppend und schwerfällig amtiert, ebenso der „Amtsschimmel“ geritten wird, wie — anderswo — und vielleicht mehr noch als — anderswo, daß man dort getrost von einer technisch-bureaukratischen Verwaltung zu sprechen befugt ist. — Wenn ferner der „Ausschuß“ die Beschränkung der Juristen bei den Eisenbahnen deshalb fordert, weil die Eisenbahnen nicht von Juristen — gegründet worden sind, so verlohnt es sich wohl kaum der Mühe, diesen Einwurf ernst zu nehmen. Man könnte bloß darauf hinweisen, daß auch der „Vater der Eisenbahnen“, George Stephenson, ein einfacher Arbeiter, aber kein — akademisch gebildeter Techniker war. Und auch gegründet wurden die meisten Eisenbahnen von Finanziers, die keine Hochschulen, zumeist aber überhaupt keine Schulen absolviert haben und nicht von Technikern. Carnegie hat sich den Spaß gemacht, die Eigentümer und Direktoren (auch die technischen Direktoren) aller großen Unternehmungen Amerikas „the captains of industry“ und die sonstigen Millionäre und Milliardäre dieses Erdteils aufzuzählen und nachzuweisen, daß nur eine verschwindende Minderheit unter ihnen eine Hochschule besucht hat. Die weitaus größte Anzahl hat nur eine „die ernsteste und wirksamste aller Schulen, die der — Armut“ absolviert.*)

Und wenn ferner der „Ausschuß“ sagt, daß dem Volke das Regime der Juristen verhaßt ist, so kann man ihm antworten, daß auch die akademisch gebildeten Techniker nicht beliebt sind. Daß der „Mann aus dem Volke“ statt zum Architekten viel lieber zum Banmeister oder gar zum Polier geht, daß er zum absolvierten Hochschüler viel weniger Vertrauen hat, als zum Absolventen der Gewerbeschule, daß er diesen für viel praktischer und verwendbarer erachtet, daß er hänisch darauf hinweist, die großen Erfindungen seien durchwegs — nicht von akademisch gebildeten Technikern gemacht worden u. s. w., u. s. w.! Alles, alles was der „Ausschuß“

*) Vergleiche die die Staatsprüfungsgegenstände umfassenden Studienpläne an den technischen Hochschulen, genehmigt mit Erlaß des k. k. Ministeriums für Kultus und Unterricht vom 13. August 1903, Z. 26.855.

*) „The absence of the college graduate in this list should be deeply weighed. I have inquired and searched every where in all quarters, but find small trace of him as the leader in affairs ..... Nor is this surprising. The prize-takers have too many years the start of the graduate; they have entered for the race invariably in their teens — in the most valuable of all the years for learning — from fourteen to twenty; while the college student has been learning a little about the barbarous and petty squables of a far-distant past ..... such knowledge as seems adapted for life upon another planet than this, as far as business affairs are concerned — the future captain of industry is lotly engaged in the school of experience, obtaining the very knowledge required for his future triumphs“. (Andrew Carnegie „The Empire of Business“.)

Digitized by Google

gegen die Juristen schrieb, könnte mutatis mutandis auch gegen die Techniker geschrieben werden. Aber — „man sollte eigentlich gegen niemanden in dieser Welt schreiben. Jeder ist selbst krank in diesem großen Lazarett, und manche polemische Lektüre erinnert mich unwillkürlich an ein widerwärtiges Gezänk in einem kleinen Lazarett zu . . ., wobei ich mich als zufälliger Zuschauer befand, und wo entsetzlich anzuhören war, wie die Kranken sich einander ihr Gebrechen spottend vorrechneten, wie ausgedörrte Schwindsüchtige den aufgeschwollenen Wassersüchtling verhöhnten, wie der eine lachte über den Nasenkrebs des anderen, und dieser wieder über die Maulsperre und Augenverdrehung seiner Nachbarn, bis am Ende die Fiebertollen nackt aus den Betten sprangen, und den anderen Kranken die Decken und Laken von den wunden Leibern rissen, und nichts als scheußliches Elend und Verstümmelung zu sehen war“.*)

Fürwahr auch die Techniker täten gut daran, sich ihrer eigenen Krankheiten zu erinnern, statt den Juristen immer wieder die ihrigen vorzurechnen. Aber der „Ausschuß“ begnügt sich nicht mit der bloßen Herabsetzung der Juristen, er fordert, daß deren Anstellung eingeschränkt werde, daß man sie nur dort verwende, „wo eine rein juristische Tätigkeit gefordert wird“, wobei über das, was „rein juristisch“ ist, wohl vor allem „der Ausschuß für die Stellung der Techniker“ zu entscheiden hätte. Damit möchte der „Ausschuß“ den Juristen aus dem ganzen großen Gebiete der Verwaltungstätigkeit entfernt wissen, denselben Juristen, der doch auch zu diesem Berufe eigens ausgebildet wird, der ja nicht etwa die juristische, sondern (dem „Ausschusse“ dürfte es wohl bekannt sein) die „rechts- und staatswissenschaftliche Fakultät“ absolviert hat. Man mag über den Umfang des hier behandelten Stoffes, über die Tiefe des hier gewonnenen Wissens verschiedener Meinung sein. Das eine ist sicher, daß der Jurist auf diesem Gebiete den Techniker bei weitem überragt, wie denn wenig viel, unendlich viel mehr ist, als gar nichts. Und auch dem kaufmännischen Leben steht der Jurist, der sich mit der Volkswirtschaft, mit den Rechten und Gesetzen des Handels eingehend beschäftigen muß, jedenfalls viel näher als der Techniker, der, wie wiederholt hervorgehoben, auf Grund seines „Studienganges“ hievon keine Ahnung haben kann. Gewiß ist diese kaufmännische Ausbildung der Juristen auf den Universitäten keine allzu weitgehende: aber ein Blick in die Hörsäle der Handels-Akademien („Abiturientenkurse“), der Exportakademie und ähnlicher Lehranstalten wird den „Ausschuß“ überzeugen, daß sich die jüngere Juristengeneration bemüht, auch in dieser Hinsicht ihr Wissen zu erweitern, wird ihm aber, gewiß nicht zu seiner Freude, auch die Überzeugung verschaffen, daß die Anzahl der dort studierenden Techniker im Verhältnisse zu der der studierenden Juristen eine außerordentlich geringe ist. Und auch ein Blick in das praktische Leben wird den „Ausschuß“ lehren, daß der Wirkungskreis der Juristen ein weit größerer ist, ein weit größerer sein muß, als jener, den er ihm einräumen will. Nicht bloß zur „Abgabe von Rechtsgutachten“ und zur „Vertretung vor Gericht“ gebraucht man den Juristen, sondern die größeren Unternehmungen können seine Hilfe bei der immer größeren Kompliziertheit der Verhältnisse auch dort nicht mehr missen, wo es sich nicht um rein juristische Agenden handelt. Ja, an der Spitze dieser Unternehmungen des Handels und der Industrie wird er Juristen sehen, er wird sogar als Direktoren großer Banken Doktoren der Rechte finden, ohne daß man dort eine juridisch-bureaukratische Verwaltung erblicken könnte. Nicht nur hier, sondern sogar in großen Advokaturskanzleien — in der ureigensten Domäne der Juristen — wird sich der „Ausschuß“ vom Fehlen eines jeden Bureaukratismus, von dem Vorhandensein einer juristisch-kaufmännischen Verwaltung leicht die Überzeugung verschaffen können.

Damit soll keineswegs gesagt sein, daß den Juristen, um auf den speziellen Fall zurückzukommen, alle Posten des „administrativen, kommerziellen, Kontroll- und Rechnungsdienstes“ der Eisenbahnen zukommen müßten. Das wollen sie aber auch gar nicht. Die von den Technikern so angefochtene Eingabe beansprucht dies nur dann, wenn „deren Agenden die Beurteilung vom Standpunkte des Rechtes erfordern“. Und dieses Verlangen wird kein Einsichtiger als ungerechtfertigt bezeichnen können. Bei der Mehrzahl der fraglichen Stellen wird diese Voraussetzung nicht zutreffen und diese gebühren daher auch nicht den Juristen. Aber auch am allerwenigsten den Technikern. Hiefür sind Handelsakademiker oder andere Mittelschüler ein vollständig geeignetes Material. Wenn man dann diese Posten ausschaltet und sich vor Augen hält, daß weder die Juristen den technischen, noch die Techniker einen juristischen Dienst versehen wollen und können, so kommt man zur Überzeugung, daß der Streitgegenstand ein außerordentlich kleiner, das Punktum ein ganz geringfügiges geworden ist. Mit wenig gutem Willen ließe sich der Streit: „Juristen oder Techniker?“ für immer aus der Welt schaffen. Es würde dann heißen: Juristen und Techniker. Denn beide könnten auch im Eisenbahndienste friedlich und einträchtig nebeneinander und miteinander wirken, wie dies anderwärts (z. B. im Patentamte) der Fall ist. Die akademischen Berufe haben alle Kräfte aufzubieten, um den ihnen in gleicher Weise immer mehr drohenden moralischen und materiellen Verlusten Einhalt zu gebieten, die stets gehässigeren, von anderer Seite herrührenden Angriffe abzuwehren. Sie dürfen sich den Luxus gegenseitiger Fehden nicht erlauben.

*) Heine, „Die Stadt Lucca“ (IV. Kapitel).

Digitized by Google

Die Gebäudesteuerpflicht der Eisenbahngebäude.

In dem unter obigem Titel in Nr. 2 ex 1903 dieser Zeitung enthaltenen Artikel wurde untersucht, welche Folgerungen sich hinsichtlich der Steuerpflicht der Eisenbahnbetriebsgebäude aus der damals bekanntgewordenen neuen Praxis des Verwaltungsgerichtshofes, d. h. aus jenen neueren Entscheidungen ableiten lassen, welche das entscheidende Gewicht auf die Vermietbarkeit eines Gebäudes legten. Es wurde damals der Meinung Ausdruck gegeben, daß die Berufung auf die durch die neuere Praxis des Verwaltungsgerichtshofes sanktionierte Auffassung wird genügen müssen, um jene in den sogenannten hauszinssteuerpflichtigen Orten gelegenen Eisenbahnbetriebsgebäude, welche weder vermietet sind, noch auch Kanzlei- oder Wohnräume enthalten (rücksichtlich welcher die Vermietbarkeit präsumiert wird), von der Besteuerung auszunehmen. Seither ist allerdings in der Praxis des Verwaltungsgerichtshofes wieder eine Wandlung eingetreten. Eine Reihe von Erkenntnissen liegt vor, die entweder (wie jenes vom 18. September 1903, Z. 9630, Budw. 1959 [F]) eine Untersuchung darüber, ob das Kriterium der Vermietbarkeit vorhanden sei, nicht für erforderlich erachten, oder dieses Kriterium so ausdehnend interpretieren, daß es jede praktische Bedeutung verlieren mußte (so das bekannte Erkenntnis vom 12. Jänner 1905, Z. 322, Budw. 3239 [F], betreffend Bergwerksbetriebsgebäude der Kaiser Ferdinands-Nordbahn).

Da ist es nun gewiß bemerkenswert, daß in einem neuesten Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes dem Erfordernisse der Vermietbarkeit wieder eine reale Bedeutung zuerkannt wird; und da dieses Erkenntnis meines Wissens das erste ist, welches über die Hauszinssteuerpflicht von Eisenbahnbetriebsgebäuden, deren Unvermietbarkeit behauptet wurde, gefällt wurde, dürfte die Wiedergabe des wesentlichen Inhaltes dieses Erkenntnisses nicht ohne Interesse sein.

Vorausgeschickt muß werden, daß dieses Erkenntnis über zwei Beschwerden der Bahngesellschaft ergangen ist, welche sich gegen die Zinssteuerpflicht eines Heizhauses, eines für Bahnbetriebszwecke bestimmten Elektrizitäts- und Wasserwerkes und mehrerer Bergwerksbetriebsgebäude richteten. So weit letztere (die Bergwerksgebäude) in Betracht kamen, wurden die Beschwerden als unbegründet abgewiesen; soweit die Beschwerden das erwähnte Heizhaus und Elektrizitäts- und Wasserwerk, also die Eisenbahnbetriebsgebäude, betrafen, wurden die angefochtenen Entscheidungen als gesetzlich nicht begründet aufgehoben. In den Gründen dieses Erkenntnisses vom 7. März 1906, Z. 13.541 ex 1905, wird nun nach Begründung der Auffassung, daß auch Betriebsgebäude zinssteuerpflichtig sind, sofern nur die objektive Möglichkeit, durch Vermietung oder Verpachtung derselben einen Zinsertrag zu erzielen, vorliegt, ausgeführt:

„Aus der in den Erhebungsprotokollen aufgenommenen Beschreibung dieser Gebäude und aus den von der beschwerdeführenden Partei vorgelegten Plänen ist ersichtlich, daß diese Gebäude aus Räumen bestehen, die von Mauern vollständig umschlossen, mit Türen und Fenstern versehen sind, sonach entweder mit der vorhandenen Einrichtung oder ohne dieselbe, jedenfalls aber ohne bedeutende bauliche Änderungen, als Wohnungen, zum mindesten aber als Werkstätten benützt und als solche vermietet werden können.

Eine Ausnahme besteht nur bezüglich des Heizhauses Nr. 591 in K. und des Elektrizitätswerkes und Wasserturmes Nr. 375 a in Kr.

Bezüglich des Gebäudes Nr. 591 in K. wurde beim Lokalaugenscheine vom 7. Oktober 1903 allseits konstatiert — und zu dieser tatsächlichen Konstatierung der maßgebenden Situationsverhältnisse waren die Intervenienten zweifelsohne berufen — daß das Gebäude, ein Heizhaus, mitten zwischen den Geleisen der B.-Eisenbahn liegt und eine Zufahrtsstraße nicht besitzt, so daß es also nur durch Überschreiten der Geleisanlagen erreicht werden kann. Es haben sich denn auch sowohl die einvernommenen Sachverständigen als auch der Untersuchungskommissär dahin geäußert, daß die Anlage des Gebäudes seine Vermietung völlig ausschließe.

Wenn nun auch zugegeben werden könnte, daß die entscheidenden Behörden an diese Beurteilung der Verhältnisse durch die Hausbesitzer und den Untersuchungskommissär nicht strikte gebunden waren, so erscheint doch andererseits dem Verwaltungsgerichtshofe in der Natur der Sache gelegen, daß ein als Heizhaus eingerichtetes Gebäude in solcher Gestalt nicht zu anderen Zwecken verwendet werden kann und da es eine Zufahrtsstraße nicht besitzt, sondern ein Zugang zu ihm nur über die Schienenstränge der Stationsanlage möglich ist, auch nicht etwa einem anderen Bahnunternehmen zum Zwecke der Benützung als Heizhaus in Bestand gegeben zu werden vermag.

Auch bezüglich des Gebäudes N. C. 375a in Kr. erhellt aus dem Lokalerhebungsprotokolle vom 27. November 1903, daß dasselbe aus einem Kesselhause, Kohlenmagazine, Maschinenraume, Akkumulatorenräumen, einer leeren Lokalität und einem Reservoirraume besteht und als Elektrizitäts- und Wasserwerk für die Station Kl. verwendet wird.

In dem Rekurse gegen die Bemessung der Hauszinssteuer wurde auch geltend gemacht, daß dieses Gebäude inmitten von Geleisen situiert ist, was auch aus den der Beschwerde angeschlossenen Plänen erhellt.

Bezüglich dieses Gebäudes haben sonach die vorstehend bezüglich des Gebäudes Nr. 591 in K. hervorgehobenen Erwägungen mit den der Anlage und dem Zwecke des Gebäudes entsprechenden Änderungen Geltung und muß auch dieses Gebäude als ein solches angesehen werden, welches nicht geeignet ist, durch Vermietung einen Mietzinsertrag zu liefern.“ Dr. Latka.

Digitized by Google

Staatliche Motorwagenlinien in Bayern.

Dem bayrischen Landtage ist eine Denkschrift über die Errichtung staatlicher Motorwagenlinien zugegangen, aus welcher wir die folgenden interessanten Daten entnehmen. Wir machen insbesondere aufmerksam, daß ihre Ergebnisse in manchen Punkten wesentlich unsere Mitteilungen in Nr. 9 und 12 des laufenden Jahres ergänzen.

An die Spitze der Ausführungen ist der Satz gestellt: „Die Errichtung von Motorwagenverbindungen ist nach dem Stande der Technik möglich und nach den Verkehrsverhältnissen des offenen Landes geboten." Die Denkschrift behandelt dann die Frage nach der Wahl des Betriebssystems; ob reiner Privatbetrieb oder Privatbetrieb mit Staatsbeihilfe, um sich dann in eingehender Weise mit der Form des Staatsbetriebes zu beschäftigen; hierbei kommt sie zu dem Ergebnis, daß es unbillig wäre, die Gesamtheit der Steuerzahler für Einrichtungen in Anspruch zu nehmen, deren Vorteile nur einer Gruppe von Interessenten zugute kommen. Es ist daher vielmehr zu empfehlen, daß der Staat die reinen Betriebskosten, die Beteiligten jedoch die Anlagekosten übernehmen. Allerdings wäre hierbei zu berücksichtigen, daß die in Betracht kommenden Verbände, Gemeinde u. s. w. wohl zu etatsmäßig lanfenden Ausgaben, aber schwer zu einmaligen größeren Leistungen befähigt sind. Hier könnte von den Anlagekosten abgesehen und lediglich eine subsidiäre Inanspruchnahme durch Zuweisung angedeckt bleibender Beträge für Abschreibungen und Verzinsung der Anlage ins Auge gefaßt werden. Auf die hiernach von den Beteiligten zu bestreitenden Garantiebeträge kommen die Einsparungen der Postverwaltung aus dem Wegfall der Postentschädigungen für die betreffende Linie insoferne in Anrechnung, als sie den Jahreseinnahmen der Linie zugerechnet werden.

Die Denkschrift erörtert des weiteren die Vorerhebungen, den Straßenverkehr und die Gesichtspunkte der Vorberechnungen, um sich dann der Einrichtung der Linien, insbesondere der Versuchsstrecke Bad Tölz-Lenggries zuzuwenden. Nach detaillierten Angaben über die Fahrzeuge, Gummireifen, Benzinverbrauch und die Bezüge des Personals werden die Beförderungsbedingungen besprochen.

Die Personenbeförderung findet nach festem Fahrplane statt. Die Fahrten sind nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses und im Anschlusse an die Eisenbahnkurse festgesetzt.

Neben den fahrplanmäßigen Fahrten werden Sonderfahrten ausgeführt, für die der Fahrpreis der sämtlichen Wagenplätze, bei Fahrten bis zu einer Entfernung von 5 *km* mindestens Mk. 5, bei weiteren Entfernungen mindestens Mk. 10 zu entrichten sind.

Die Vorteile der Benützung der Motorwagenbeförderung faßt die Denkschrift im allgemeinen wie folgt zusammen:

Die Personenbeförderung bietet gegenüber den vordem verkehrenden Omnibussen eine um etwa das Doppelte beschleunigte Fahrt bei Ermäßigung des Fahrpreises um die Hälfte und Wegfall der Einschreibegebühr von 10 Pfg., ferner zahlreichere Fahrgelegenheiten und hiermit schnellere und öftere Beförderung der Brief- und Paketposten.

Die Vorteile der Güterbeförderung durch Motorwagen liegen in einer 20%igen Ermäßigung der Preise gegenüber der Vermittlung durch Lastfuhrwerke, sodann in der Bequemlichkeit der Abholung und Zufuhr der Sendungen von und zu den Wohnungen.

Was die Betriebsergebnisse betrifft, so wird festgestellt, daß der Betrieb der Linien seither ohne Unterbrechung durchgeführt wurde. Die Fahrzeuge waren den hohen Anforderungen durchwegs gewachsen, wenn auch bei Kälte und Neuschnee Schwierigkeiten auftraten.

Für die Beurteilung des finanziellen Abgleichs von Motorwagenlinien können, so heißt es in der Denkschrift weiter, durchaus zutreffende Anhaltspunkte noch nicht gegeben werden. Für die Linie Sonthofen—Hindelang betragen die Personalausgaben 22·2 %, die Ausgaben für Benzin, Öl, Fett u. s. w. 29 % der Gesamtausgaben, die Kosten für Gummireifenersatz 0·99 %, die Kosten für Reparaturen 13·5 %, die Versicherungskosten 0·71 %, die sonstigen Ausgaben 7·5 %. Auf den Tag ausgeschieden, ergeben sich für die Linie Sonthofen—Hindelang an Betriebskosten Mk. 48·66, an Gesamtkosten Mk. 66·58, an Einnahmen Mk. 59·31. Die Betriebskosten für das zurückgelegte Kilometer (Fahrtkilometer) berechnen sich für die Linie Sonthofen—Hindelang auf 37·88 Pfg., die Gesamtkosten für das Fahrtkilometer auf 51·82 Pfg., die Benzinkosten (28 *PS*) für das Fahrtkilometer auf 12·27 Pfg.

Die Abwägung des bisherigen finanziellen Gesamtergebnisses und der für dessen Gestaltung bestimmenden Faktoren läßt für die künftig zu errichtenden Linien erhoffen, daß es möglich sein wird, unter Beibehaltung des für die Versuchslinien angenommenen Tarifes (von 5 Pfg. für Person und Kilometer) zufriedenstellende finanzielle Abschlüsse zu erzielen.

Bei einem Verkehrsgebiete von 6256 Bewohnern beträgt die auf jeden Bewohner des Verkehrsgebietes jährlich entfallende Anzahl von Fahrten auf der Linie Sonthofen—Hindelang 8·5, wogegen der Verkehr der Linien von Bad Tölz bei einem Verkehrsgebiete von etwa 17.000 Bewohnern sich auf 5·36 Fahrten jedes Bewohners berechnet.

Mit Errichtung der Motorwagenverbindungen ist der Verkehr der Linien von Bad Tölz um annähernd das Siebenfache, der Linie Sonthofen—Hindelang um annähernd das Fünffache gestiegen.

Vergleicht man die Fahrtleistungen der Linie Sonthofen—Hindelang mit dem Umfang der Personenbeförderung durch die Lokalbahnen, so berechnet sich als Durchschnittszahl der im Jahre auf dem Betriebskilometer beförderten Personen für die Lokalbahnen 6248 Personen, für die Linie Sonthofen—Hindelang 6982 Personen, sohin für letztere um etwa 10·5 % mehr.

Die Erscheinung, daß ungeachtet der geringeren Aufnahmefähigkeit der Motorfahrzeuge eine dem Durchschnittsverkehre der Lokalbahnen entsprechende Personenfrequenz sich ergab, ist auf die große Anzahl der vorgesehenen Fahrten zurückzuführen, wodurch einerseits eine dem Lokalbahnbetriebe gleichkommende tägliche Gesamtfahrtleistung erreicht, andererseits infolge der möglichst weitgehenden Anpassung der Fahrten an die Verkehrswünsche Anregung zur erhöhten Benützung der einzelnen Fahrgelegenheiten geboten wurde. Für Fälle größeren Verkehrs werden künftig Anhängewagen verwendet werden, so daß gleichzeitig etwa 160 Personen (in 4 Motor- und 4 Anhängewagen je 20 Personen) werden Beförderung finden können.

Das Ergebnis der Untersuchungen ist in folgendem Schlußsatze zusammengefaßt: Die Motorwagenverbindungen erscheinen daher imstande, für Gegenden, deren Verkehr die Erbauung von Lokalbahnen nicht rechtfertigt, einen den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ersatz der Lokalbahnen zu bieten.

Die Eisenbahnen der Erde.

Nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen" hatten am Schlusse des Jahres 1904 die im Betriebe befindlichen Haupt- und Nebenbahnen (exklusive Kleinbahnen) eine Länge von 886.313 *km* erreicht (gegen 859.355 *km* am Schlusse des Jahres 1903). Im Jahre 1904 sind 26.958 *km* neu in Betrieb genommen worden, gegenüber 21.139 im Jahre 1903.

Von den einzelnen Erdteilen steht, wie bisher, Amerika mit 450.574 *km* an der Spitze, hat also mehr als die Hälfte der Eisenbahnen der ganzen Erde. Dann folgt Europa mit 305.407 *km*, Asien mit 77.206 *km*, Australien mit 27.052 *km*

Digitized by Google

und Afrika mit 26.074 *km*. Unter den einzelnen Staaten haben die Vereinigten Staaten von Nordamerika die größte Eisenbahnlänge mit 344.172 *km* (um zirka 40.000 *km* mehr als das Eisenbahnnetz Europas), dann folgt das Deutsche Reich — allerdings in großem Abstand — mit 55.564 *km*, das europäische Rußland mit 54.708 *km*, Frankreich mit 45.773 *km*, Britisch-Ostindien mit 44.352 *km*, Österreich-Ungarn mit 39.168 *km*, Großbritannien und Irland mit 36.297 *km* und Kanada mit 31.554 *km*.

In der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes steht das industriereiche, dichtbevölkerte Königreich Belgien mit 23·9 *km* Eisenbahn auf je 100 *km*² Fläche obenan. Dann folgen das Königreich Sachsen mit 19·8 *km*, Baden mit 13·9 *km*, Elsaß-Lothringen mit 13·6 *km*, Großbritannien mit 11·7 *km*, die Schweiz und Württemberg mit je 10·2 *km*, Bayern mit 9·8 *km*, Preußen mit 9·6 *km*, Österreich-Ungarn mit 5·8 *km*. Von den außereuropäischen Staaten stehen in bezug auf die Dichtigkeit die Vereinigten Staaten mit 4·4 *km* auf 100 *km*² obenan.

Das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Bevölkerungszahl ist in Europa am größten in dem dünn bevölkerten Königreich Schweden, wo 24·5 *km* Eisenbahn auf je 10.000 Einwohner entfallen. Danach folgen Dänemark mit 13·4 *km*, die Schweiz mit 12·7 *km*, Bayern mit 12 *km*, Frankreich mit 11·7 *km*, Elsaß-Lothringen mit 11·5 *km*, Baden mit 11·3 *km*, Norwegen mit 10·9 *km* und Belgien mit 10·2 *km*.

In Deutschland sind im ganzen 9·9 *km*, in Preußen 9·7 *km* auf je 10.000 Einwohner vorhanden, in Großbritannien 8·8 *km*, in Österreich-Ungarn nur 8·3 *km*.

Von den außereuropäischen Ländern hat die australische Kolonie Queensland im Verhältnis zur Einwohnerzahl die größte Eisenbahnlänge — 97·1 *km* auf 10.000 Einwohner. Danach folgen Westaustralien mit 84·7 *km*, Südaustralien mit 84·3 *km*. In Kanada kommen 59·1 *km*, in den Vereinigten Staaten von Amerika 43 *km* auf 10.000 Einwohner.

Was schließlich die Anlagekosten der Eisenbahnen der Erde betrifft, so lassen sich diese für die am Schlusse des Jahres 1904 in Betrieb gewesenen 305.407 *km* europäischen Eisenbahnen (den *km* mit Mk. 294.461 berechnet), mit (305.407 × 294.461) Mk. 89,991,532.027 und für die außereuropäischen 580.906 *km* Eisenbahnen (den *km* mit Mark 151.409 berechnet) mit (580.906 × 151.409) Mark 87,954,396.554, zusammen also das Anlagekapital der Eisenbahnen der Erde am Schlusse des Jahres 1904 mit Mark 177,945,928.581 oder rund mit 178 Milliarden Mark angeben. In Österreich-Ungarn betrugen die Anlagekosten Ende 1904 Mk. 8,681,060.000, d. i. für 1 *km* Mk. 444.020.

CHRONIK.

Gründung eines Eisenbahn-Alkoholgegnervereinbandes (E.-A.-V.).

Am 7. Oktober d. J., halb 2 Uhr nachmittags, findet im großen Saale des Verbandsheims der genossenschaftlichen Krankenkassen in Wien, VI., Königsegg-Gasse 10, die konstituierende Versammlung des obengenannten Verbandes mit folgender Tagesordnung statt: 1. Begrüßung. 2. Vortrag des Proponenten: „Alkohol und Eisenbahner". 3. Wahl des Vorstandes.*) Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten!

Hans Becker,
Adjunkt im k. k. Eisenbahnministerium, Währing, Niederösterreich, pr. Geschäftsführer.

Dr. Aladár Bekessy,
Rabbiner der österr. Nordwestbahn, Wien, XX/1 Wasnergasse 41, Proponent.

*) Bei dieser Versammlung sind nur jene aktiven oder pensionierten Eisenbahner beiderlei Geschlechts stimmberechtigt, die ihren Beitritt zum Verbande vor der Versammlung an die Gefertigten mit der Verpflichtung angemeldet haben, während der Mitgliedschaft keinerlei alkoholische Getränke zu genießen.

Jahresbeiträge für mittlere Beamte K 5, für Oberbeamte K 8. Eintrittsgeld K 1 für Abzeichen u. s. w.

Versammlung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Unter großer Beteiligung der aus- und inländischen Verwaltungen hat die von uns in Nr. 24 vom 1. September l. J. begrüßte Generalversammlung in den Tagen vom 3. bis 7. d. M. in Wien stattgefunden. Die auf der Tagesordnung gestandenen Anträge wurden, bis auf einige wenige, welche zurückgezogen wurden, angenommen. Der wichtigste betraf die Zulassung elektrisch betriebener Bahnen zur Vereinsmitgliedschaft; dieser Beschluß wird dem Vereine voraussichtlich eine Reihe neuer Mitglieder, insbesondere aber eine Reihe neuer großer Aufgaben bringen. Die meisten Punkte der Tagesordnung und ihre Verhandlung bewiesen übrigens aufs neue, wie zeitgemäß die in unserer Nr. 24 l. J. veröffentlichte Anregung des Herrn Reg.-Rat v. Loehr ist, betreffend eine Änderung der Bestimmungen über die Generalversammlung, bezw. über die Fassung der alle Mitglieder bindenden Beschlüsse.

Die sogenannte äußere Tagesordnung, Begrüßungsabend, Festbankett, Empfang beim Eisenbahnminister, Empfang im Rathause, Ausflug auf den Hochschneeberg und Abschied im Rathauskeller verlief glänzend. Alle die zahlreichen Teilnehmer sind des Lobes voll.

Diese äußere Tagesordnung war für uns Österreicher durch die Festrede unseres Ministerpräsidenten beim Bankett im Rathause besonders bemerkenswert, welcher unter anderem seine Zuhörer auf die Wunder aufmerksam machte, welche Österreich im Eisenbahnwesen zu offenbaren habe: Die Wunder der Technik, insbesondere den Bau der neuen Alpenbahnen und unser Eisenbahnwesen als interessantes Studienprojekt hinstellte, an dem es manches zu achanen und teils auch zu lernen gebe.

„Wir haben in Österreich noch beide Eisenbahnsysteme nebeneinander bestehen, Privat- und Staatsbahnen. Wir befinden uns im gegenwärtigen Augenblicke in einem Zustande des Überganges. Die Verstaatlichungsaktion ist bei uns im Zuge und es muß Aufgabe einer zielbewußten Regierung sein, einen raschen Gang in diesen Prozeß zu bringen und die Verstaatlichungsaktion durchzuführen. (Beifall.) Ich hoffe, daß, wenn Sie in absehbarer Zeit sich wieder bei uns einfinden werden, Sie in der Lage sein werden, diesen Prozeß wenn nicht abgeschlossen, so in wesentlich vorgeschrittenem Stadium zu finden." (Lebhafter Beifall.)

Diese äußerst wichtige Ankündigung bei so ernster Gelegenheit bot einigen der folgenden Redner Gelegenheit zu Betrachtungen und Bemerkungen teils witziger, teils elegischer Art.

Die nächste Vereinsversammlung wird 1908 in Amsterdam stattfinden.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Juni 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten sechs Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905.

Im Monate Juni 1906 wurden nachstehende neue Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 1. Juni die 9·231 *km* lange Teilstrecke Lomnitz an der Popelka—Alt-Paka der Lokalbahn Sudomef—Skalsko—Alt-Paka im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Prag;

am 15. Juni die 0·421 *km* lange Linie vom Franz Josefs-Kai über die Marienbrücke durch die Gredlerstraße bis zur Taborstraße der elektrischen Straßenbahn der Gemeinde Wien und

am 28. Juni die 2·77 *km* lange elektrische Strecke Dietrichsteinplatz in Graz—St. Peter der Grazer Tramway-Gesellschaft.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Juni 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 18,346.765 Personen und 9,646.574 *t*

Digitized by Google

Güter befördert und K 58,912.860 vereinnahmt, das ist pro *km* K 2774.

Im gleichen Monate 1905 betrug die Einnahme K 55,427.229 oder pro *km* K 2658; es resultiert daher für den Monat Juni 1906 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4·4%.

In den ersten sechs Monaten 1906 wurden auf denselben Bahnen 87,671.381 Personen und 59,565.839 *t* Güter befördert und K 344,038.376 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1905 betrug die Einnahme K 316,906.024. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.201 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1905 dagegen 20.818 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1906 auf K 16.227, gegen K 15.223 im Vorjahre, das ist um K 1·004 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1906 auf K 32.454 gegen K 30.446 im Vorjahre, das ist um K 2·008, mithin um 6·6% günstiger.

Kleinbahnidyll. Der „Münchner Zeitung“ vom 25. April l. J. entnehmen wir die folgende köstliche Geschichte: Ein Vorfall, der große Heiterkeit hervorrief und viel belacht wurde, spielte sich vor einigen Tagen bei Einfahrt des Straubinger Postzuges in hiesige Station ab. Als nämlich die Straubinger Lokalbahn sich allgemach und geduldig ihrem Ziel näherte, erlahmte allmählich ihre Kraft, sie war deshalb zum Schrecken des Lokomotivführers nahe daran, noch ungefähr 80 *m* von der Station entfernt, auf offener Strecke liegen zu bleiben. Der Heizer, die Gefahr rechtzeitig erkennend, sprang kurz entschlossen von der Maschine und kam zu Hilfe, indem er ans Leibeskräften schob. Durch das mutige und entschlossene Eingreifen dieses wackeren Mannes wurde nicht nur die Ehre der Lokalbahn gerettet, sondern es gelang auch, den Zug noch an Ort und Stelle befördern zu können. Se non e vero . . !

Betriebsergebnisse der Österreichischen Nordwestbahn im Jahre 1905. Die Einnahmen des garantierten Netzes betrugen im Jahre 1905 (1904) K 27,484.847·02 (25,990.277·44), mithin im Berichtsjahre um K 1,494.569·58 mehr als im Vorjahre.

Die Ausgaben (ohne Zinsen des Materialien-Vorratskontos) beliefen sich auf K 17,293.806·01 (16,661.598·00), sind daher um K 372.208·01 gestiegen.

Der Nettoertrag stellt sich pro 1905 (1904) demnach auf K 10,191.041·01 (9,068.679·44), also um K 1,122.361·57 höher.

Die Betriebsausgaben des garantierten Netzes, einschließlich der mitbetriebenen Lokalbahnen, betrugen im Jahre 1905 K 13,524.855·02 (um K 206.312·48 mehr als im Vorjahre). Die Nebenauslagen beliefen sich auf K 3,768.950·99 (um K 165.895·53 mehr als im Vorjahre).

Die Einnahmen des Ergänzungsnetzes haben betragen K 17,921.387·15 (d. i. um K 1,621.035·92 mehr als im Jahre 1904), die Ausgaben K 10,518.208·85 (um K 145.284·12 mehr als im Jahre 1904).

Der Nettoertrag stellte sich also auf K 7,403.178·30, ist daher gegen das Vorjahr um K 1,475.751·80 gestiegen.

Die Betriebsausgaben des Ergänzungsnetzes, einschließlich der für die mitbetriebenen Lokalbahnen, stellten sich im Jahre 1905 auf K 8,188.058·58 (also um K 293.354·78 mehr als im Jahre 1904). Die Nebenausgaben betrugen K 2,330.150·27 (daher um K 148.070·66 weniger als im Vorjahre).

Die Betriebslänge, zugleich Eigentumslänge des garantierten Netzes, war am Schlusse des Berichtsjahres 627·955 *km*, die des Ergänzungsnetzes 304·383 *km*.

Es waren ferner am Schlusse 1905 61 Industrie- und Schleppbahnen im Anschluß an das garantierte Netz im Betriebe.

Der Fahrpark des garantierten Netzes bestand mit Ende desselben Jahres aus 189 Lokomotiven, 152 Tendern, 412 Personenwagen, 100 Gepäcks-, 3232 Güter- und Spezialwagen, 33 Postwagen und 8 Schneepflügen.

Im Stande der Fahrbetriebsmittel trat keinerlei Veränderung gegen das Vorjahr ein.

Ebenso waren zur selben Zeit 40 an das Ergänzungsnetz anschließende Industrie- und Schleppbahnen im Betriebe.

An Fahrbetriebsmittel hatte das Ergänzungsnetz 127 Lokomotiven, 109 Tender, 271 Personenwagen, 62 Gepäcks-, 3004 Güter-, 15 Postwagen und 8 Schneepflüge.

Gegen das Vorjahr fand im Stande der Fahrbetriebsmittel keinerlei Veränderung statt.

Auf dem garantierten, bezw. Ergänzungsnetze wurden im Jahre 1905 überhaupt 6,675.939, bezw. 2,568.949 Personen befördert und hiefür K 6,836.424·47, beziehungsweise K 2,682.330·66 eingenommen.

An der Beförderung des Reisegepäckes wurden K 300.692·00, bezw. K 123.737·18 eingenommen.

Ebenso wurden auf dem garantierten, bezw. Ergänzungsnetze im Berichtsjahre 4,439.960 t, beziehungsweise 4,312.716 t Parteigüter befördert, wofür K 19.591.107·76, bezw. K 14,680.030·68 einkamen.

LITERATUR.

Die Vintschgau-Bahn (Meran—Mals) von Theodor Christomannos. Mit Buchschmuck und Umschlag von Tony Grubhofer und vielen photographischen Reproduktionen. Innsbruck 1906, A. Edlingers Verlag. K 1.—.

Der Verfasser führt in liebenswürdigster Form die außergewöhnlichen Genüsse einer Fahrt durch das Vintschgau vor; von den üppigen südlichen Gärten Merans bis zum melancholischen Hochlande und den Gletscherszenerien des oberen Vintschgaues, einer kurzen aber herrlichen Bahnfahrt, die bald zu den allerschönsten des ganzen Kontinents gerechnet werden wird. Die landschaftlichen Schilderieen und touristischen Hinweise wechseln mit historischen Reminiszenzen ab, die an die realen kleinen Städchen, Flecken und Burgen geknüpft sind und die durch den reichen Bilderschmuck des Buches noch lebendiger vor uns treten. Neben einer großen Anzahl vortrefflicher Reproduktionen nach schönen Photographien fesseln den Kenner die mehrfarbig gehaltenen, originellen Zierleisten des Tiroler Malers Tony Grubhofer, die durchweg gleich dem Umschlag nach alten Ornamenten und volkstümlichen Verzierungen gehalten sind, die der Künstler selbst im Vintschgau und Burggrafenamte an Kirchen, Burgen, Edelsitzen und an bäuerlichen Wohnhäusern und Geräten gesammelt hat. Wir haben in diesem Büchlein ein wirkliches Prachtwerk vor uns, an dem nicht nur jeder Besucher des Vintschgaues, sondern auch jeder Freund einer künstlerischen Buchausstattung seine Freude haben wird. Wir können es daher allen unsern Lesern nur auf das wärmste empfehlen.

Der Londoner Goldverkehr. Von Dr. Friedrich Koch. 73. Stück der „Münchener volkswirtschaftlichen Studien“ Stuttgart und Berlin 1905. J. G. Cottasche Buchhandlung Nachfolger. Preis Mk. 2·50.

Das Gold ist nicht nur das Währungsmetall in den wichtigsten Staaten, sondern es ist auch der Träger des internationalen Warenaustausches aller Länder. Der Goldverkehr ist in erster Linie das Resultat dieses Weltverkehres. Gleichzeitig wirken daneben auch andere Faktoren: Finanzpolitische Ursachen (Übergang zur Goldwährung in einzelnen Staaten, Goldverbrauch in der Industrie, Zufuhr von neuproduziertem Gold und außerwirtschaftliche Ereignisse (Kriege). Alle diese Ursachen führen zu einer ununterbrochenen Bewegung des Goldes von Land zu Land, von Weltteil zu Weltteil, mitunter

Digitized by Google

sogar auch gleichzeitig in entgegengesetzter Richtung! Diese gewaltige, nie aussetzende Bewegung konzentriert sich in großartigem Maßstabe in London. Sie ist Gegenstand der Besprechung in der vorliegenden Schrift.

Es kann daher nicht überraschen, wenn der Verfasser ein Bild der Weltwirtschaft aufrollt, wie es sich in der Bewegung des Goldes wiederspiegelt und schließlich die Voraussetzungen festzustellen sucht, die vorhanden sein müssen, damit sich in Deutschland ein von der Vermittlertätigkeit des Auslandes unabhängiger Goldverkehr entwickle.

Das Thema selbst erörtert der Verfasser aus folgenden Gesichtspunkten: Die technische Seite des Londoner Goldverkehres (Überführung des Goldes in Marktware, Transport und Versicherung des Goldes, Gebräuche der Bank von England im Goldverkehr). Die wirtschaftliche Seite des Londoner Goldverkehrs u. zw. Analyse des Londoner Goldverkehrs (Neuproduziertes Gold, Verwendungsarten, Periodische Strömungen etc.). Der Goldpreis (besonders die Goldpolitik der Bank von England) und endlich die Grundlagen des Londoner Goldverkehrs (Konzentration des Verkehrs und Handels).

Ohne in eine nähere Darstellung oder eine Kritik des ebenso anziehenden als schwierigen Themas einzugehen, welches bei der Art seiner Behandlung volle Kenntnis aller die Goldwährung betreffenden Erscheinungen voraussetzt, geben wir eine den Zusammenhang zwischen Goldbewegung und Verkehr erörternde Stelle wieder:

„Für die überseeischen Versender bildet London, verglichen mit den kontinentalen Plätzen, immer den nächsten Direktionspunkt. Schon daß viele Dampferlinien in England enden und Frankreich und Deutschland gar nicht berühren, gibt London einen Vorsprung vor den Handelsstädten dieser Länder. Der Goldhandel sucht sich aus den vorhandenen Verkehrswegen die besten heraus.

Es ist kein Zufall, daß sich gerade zwischen Deutschland und Amerika ein direkter Goldverkehr herausgebildet hat. Nachdem Bremen neben Liverpool Bedeutung als Baumwollmarkt gewonnen hatte, als die deutschen Dampferlinien den Vorsprung einholten, den die englischen ursprünglich vor ihnen besaßen, da bedurfte auch der Goldverkehr zwischen Amerika und Deutschland nicht weiter der englischen Vermittlung. Deutschland und Nordamerika haben sich von dem „Weltbankier“ emanzipiert und begleichen jetzt unmittelbar ihre Zahlungen.“

Dr. Weinberg.

Luegers Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. XIII., XIV. und XV. Abteilung. Preis jeder Abteilung Mk. 5.—. Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt.

Mit den vorliegenden drei Abteilungen ist der 3. Band dieses groß angelegten Werkes abgeschlossen. Gegenüber der ersten Auflage hat nicht nur die Zahl der Artikel eine beträchtliche Vermehrung erfahren, sondern die Darstellungen sind durchwegs erweitert und mit Illustrationen reicher ausgestattet worden. Die Darstellungen sind klar und knapp. Das Wesentliche wird stets in den Vordergrund gestellt, Nebensächliches tritt zurück. Die Abbildungen sind in jeder Beziehung tadellos, ganz besonders wertvoll sind die nach vielen Hunderten zählenden Konstruktionszeichnungen. Als Beispiel für das Gesagte nennen wir die Artikel „Eisenbahnbetrieb“, „Eisenbahnverkehr“ und „Eisenbahnverwaltung“ aus der Feder von Cauer, ausgezeichnete Artikel, klar und praktisch in der Gliederung und bei aller Knappheit reich an Inhalt; desgleichen „Eisenbahnwagen“ von A. Birk und „Eisengießerei“ von Lüdicke, beide Artikel mit vielen vorzüglichen Figuren. Bei der Fülle des Gebotenen müssen wir uns auf diese wenigen Beispiele beschränken.

CLUB-NACHRICHTEN.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate August 1906.

Ausgetreten sind:

Das unterstützende Mitglied, Herr L. A. Riedinger, Maschinen-Fabrikant in Augsburg.

Die Herren wirklichen Mitglieder: August Rosenberg, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahn-Bureau des k. u. k. Generalstabes; Dr. Theobald Pollak, Sektionsrat im k. k. Eisenbahnministerium; Julius Nasser, Expeditor, Gustav Neuslan, Ober-Offizial und Camillo Kriss, Offizial der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Karl Noë jun., Ober-Revident der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Dr. Zdenko Jaroslav Lšwy, Bahn-Konzipist der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Gestorben ist:

Das wirkliche Mitglied, Herr Emil Krallert, Bureau-Vorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neu beigetreten ist:

Als wirkliches Mitglied: Herr Karl Cl. Sauer, Kontrollor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Stand mit Ende August 1906: 617 wirkliche, 31 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Änderung einer Begünstigung.*)

Die Direktion des k. k. priv. Theaters an der Wien hat für die Saison 1906/1907 die ermäßigten Sitzplätze einschließlich Theaterzettel wie folgt festgesetzt:

Sitz in einer Parterre- oder Balkonloge		1. Reihe à K 6.50	anstatt K 12.20
Sitz in einer Parterre- oder Balkonloge	2.	„ „ „ 4.50	„ „ 8.20
Orchestersitz	1.—2.	„ „ „ 4.50	„ „ 8.20
„	3.—4.	„ „ „ 4.—	„ „ 7.20
„	5.—6.	„ „ „ 3.50	„ „ 6.20
Fauteuil im Parkett	1. 2.	„ „ „ 3.40	„ „ 6.—
„ „	3.—5.	„ „ „ 3.10	„ „ 5.40
Parketteitz	1.—4.	„ „ „ 2.80	„ „ 4.80
„	5.—7.	„ „ „ 2.60	„ „ 4.40
„	8.—9.	„ „ „ 2.30	„ „ 3.80
„	10.—11.	„ „ „ 2.—	„ „ 3.20
„	12.—13.	„ „ „ 1.80	„ „ 2.70
Balkonsitz I. Galerie	1.	„ „ „ 3.—	„ „ 5.20
„ I. „	2.	„ „ „ 2.50	„ „ 4.20
„ I. „	3.—4.	„ „ „ 2.30	„ „ 3.70
„ I. „	5.—6.	„ „ „ 2.—	„ „ 3.20
Fauteuils II. „	1.	„ „ „ 1.90	„ „ 3.10
„ II. „	2.—3.	„ „ „ 1.70	„ „ 2.60
„ II. „	4.—5.	„ „ „ 1.50	„ „ 2.30.

Die Bestellung der Sitzplätze hat mindestens einen Tag vor dem beabsichtigten Theater-Besuchstage zu erfolgen. An letzterem Tage sind sodann die Anweisungen im Clubsekretariate ab 4 Uhr gegen Erlag des entfallenden Betrages (inklusive 14 h für Manipulationsgebühr und das Anweisungsblankett) zu beheben, gegen welche an der Abendkassa die gewünschten Sitzkarten ohne irgend welcher Zahlung ausgefolgt werden.

Für Sonn- und Feiertage, sowie für Erstaufführungen und Galavorstellungen werden Bestellungen für ermäßigte Sitzplätze nicht entgegengenommen.

Theater-Unternehmung „Welt-Biograph“ I. Stubenring 20, II. Praterstraße 66, IV. Favoritenstraße 36 und IX. Alserbachstraße 39.

Bis auf weiteres werden Ermäßigungs-Karten à 30 h. gültig für den II. Sitzplatz (ungiltig nur Sonn- und Feiertag nachmittags) ausgegeben.

Aufgehobene Begünstigung.

Wiener Bürgertheater. Mit Rücksicht auf die allgemeine Herabsetzung der Sitzpreise hat sich die Direktion des Wiener Bürgertheaters veranlaßt gesehen, keiner Korporation Bonifikationen mehr zu gewähren.

---

*) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und ersuchen auf die Begünstigungen Bezug habenden Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Teilstrecke Aasling—Görz St.-B.—Triest k. k. St.-B. der Linie Glandorf—Klagenfurt—Aasling—Triest.

Die Teilstrecke Aasling—Görz St.-B.—Triest k. k. St.-B. der Linie Glandorf—Klagenfurt—Aasling—Triest mit den Stationen Aasling (bestehende Anschlußstation der Linie Tarvis—Laibach), Dobrava, Veldes, Wocheiner-Veilach, Neuming, Wocheiner-Feistritz, Podhrdo, Hudajnzna, Grahovo, Podmelec, St. Lucia-Tolmein, Anzza, Canale, Piava, Görz St.-B., Voicjadraga (bestehende Station der Lokalbahn Görz—Haidenschaft), Prvacina (Anschlußstation, bisher Haltestelle der Lokalbahn Görz—Haidenschaft), Reifenberg, St. Daniel-Kobdilj, Dutovlje-Skopo, Opcina St.-B., Rozzoi und Triest k. k. St.-B. (bestehende Anschlußstatioa der Linie Herpelje—Kozina—Triest k. k. St.-B.). den Halte- und Verladestellen Stiege und Repentabor und der Haltestelle und Betriebsausweiche Gnardiella wurde am 23. Juli 1906 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hiebei gelangten die Stationen Aasling, Dobrava, Veldes, Wocheiner-Veilach, Neuming, Wocheiner-Feistrits, Podhrdo, Hudajnzna, Grahovo, Podmelec, St. Lucia-Tolmein, Anzza, Canale, Piava, Görz St.-B., Voicjadraga, Prvacina, Reifenberg, St. Daniel-Kobdilj, Dutovlje-Skopo, Opcina St.-B. und Triest k. k. St.-B. für den Gesamtverkehr, die Station Rozzoi für den Gesamtverkehr mit der Einschränkung, daß Frachtgutsendungen in Wagenladungen in der Auf- und Abgabe bloß nach vorheriger Übereinkunft mit der k. k. Staatsbahndirektion Triest angelassen werden, ferner die Halte- und Verladestellen Stiege und Repentabor für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr, die Haltestelle und Betriebsausweiche Guardiella für den Personen- und Gepäckverkehr zur Eröffnung.

Stückgutbeförderung in den Stationen Weibern—Aisternheim.

Vom 1. September 1906 an findet in der Station Weibern—Aisternheim der Lokalbahn Lambach—Haag, welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war. auch Eil- und Stückgutbeförderung statt.

Zugvermehrung auf der Wiener Stadtbahn ab 16. August 1. J.

Ab 16. August 1. J. findet auf der Wiental-Donaukanal- und Gürtellinie der Wiener Stadtbahn an Werktagen eine Zugvermehrung statt und sind in den gegenwärtigen Fahrplan für die Richtung Hütteldorf-Hacking über Wiental-Donaukanallinie nach Heiligenstadt und Gegenrichtung je zwölf, für die Richtung Heiligenstadt über Gürtel- und Obere Wientallinie nach Hütteldorf-Hacking und Gegenrichtung je zwei Zugpaare mehr aufgenommen, deren Fahrordnungen in besonderer Kundmachung verlautbart werden.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XII zum Heft 2.

Mit 1. August 1. J. trat zum Teil II, Heft 2 für den Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandtarif der Nachtrag XII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit erliegt; Exemplare sind bei der königl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 5 Pfennig oder 6 Hellern pro Stück erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kürzung der Fristen für die Entladung und für die Beladung der Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahn-Ministeriums (Erlaß vom 17. August 1906, Z. 42043/16 a) werden auf den Linien der Österreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie auf den in deren Betriebe stehenden Lokalbahnen vom 15. September 1906 bis auf weiteres, längstens aber bis einschließlich 15. Dezember 1906 die Fristen für die Entladung und Beladung der offen gebanten Güterwagen auf sechs Tagesstunden, für gedeckt gebaute Güterwagen auf acht Tagesstunden herabgesetzt.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends, die Mittagszeit inbegriffen.

Die Direktion.

Einführung der Winterfahrordnung.

Anläßlich der Einführung der Winterfahrordnung am 1. Oktober 1. J. wird auf nachfolgende hauptsächlichste Änderungen aufmerksam gemacht.

In der Strecke Josefstadt—Jaromĕř—Alt-Paka wird ein neues Zugspaar eingelegt.

Der neue Zug Nr. 517 wird von Josefstadt—Jaromĕř im Anschlusse an die Züge Nr. 219 und 220 um 3 Uhr 30 Min. Nachmittags abgehen, um 4 Uhr 48 Min. in Alt-Paka eintreffen und daselbst an den Zug Nr. 506 Parschnitz—Chlumetz und an den Zug Nr 503 Chlumetz—Parschnitz anschliessen. Durch diesen Zug wird eine neue Verbindung zwischen den Strecken Alt-Paka—Parschnitz, Alt-Paka—Chlumetz und Parschnitz—Josefstadt—Jaromĕř einerseits und der Strecke Josefstadt—Jaromĕř—Alt-Paka andererseits hergestellt, außerdem erhält letztere Strecke eine neue Verbindung von Prag (ab 11 Uhr Vorm.) und von Tetschen (ab 8 Uhr 46 Min. Vorm.).

Der Gegenzug Nr. 504a wird im Anschlusse an den Gegenzug mit Personenbeförderung Nr. 380 und den Personenzug Nr. 504 um 1 Uhr 39 Min. Nachm. von Alt-Paka abgehen, um 2 Uhr 55 Min. Nachm. in Josefstadt—Jaromĕř eintreffen, daselbst an den Zug Nr. 204 anschließen und hiedurch neue Verbindungen der Strecken Lieban—Trautenau—Alt-Paka, Turnau—Alt-Paka, Lieban—Josefstadt—Jaromĕř einerseits und der Strecke Alt-Paka—Josefstadt—Jaromĕř andererseits herstellen und weiters den Stationen der letzteren Strecke eine neue Zugverbindung bis Prag und bis Tetschen eröffnen.

Außer der Einführung dieser beiden Züge ist noch eine bedeutende Verbesserung im Verkehre zwischen Reichenberg und Görlitz durch Abkürzung der Fahrtdauer und Einstellung direkter Wagen zwischen Wien bezw. Nürnberg und Reichenberg einerseits und Görlitz andererseits hervorzuheben.

Alle übrigen Änderungen gegenüber dem Sommerfahrplan sind aus den affigierten und zur Ausgabe gelangenden verkäuflichen Fahrplänen zu entnehmen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung des Tarifnachtrages V.

Mit 1. September 1906, für Frachterbühnen mit 15. Oktober 1906, tritt der Nachtrag V zum Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Jänner 1904 in Kraft, welcher neue Frachtsätze für Spiritus enthält.

Derselbe ist bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den beteiligten Bahnen zum Preise von 20 Heller = 17 Pfennig erhältlich.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der beteiligten Bahnen.

Gültig ab 1 Juni 1906

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen

Wien—Ariberg—Paris—Genf.

Wien Postzug Venedig Rom und Mailand Genua.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—Eger—(Franzensbad)—Cossel—(Köln)—Aachen.

Stadtbahnen der k. k. Österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Ausführliche Fahrplan-Ausgabe, Erteilung von Auskünften, Verkauf von Fahrkarten in Tauschverkehr.

Lehrlinge sind nicht zu allen Tabak-Trafiken und Zeitungs-Verschleiß zugelassen.

Die Fachprüfung von 6 Monaten bis 2 Jahr und durch Volksschulen zur Abschlußprüfung berechtigt.

Digitized by Google

Das „Kombinar“ und das „Solar“

neue photographische Objektive aus dem optischen Institute C. Reichert in Wien.

Vortrag, gehalten in der Photographischen Gesellschaft in Wien am 12. Dezember 1905, von Ingenieur Alb. Cermak.

Es ist eine Tatsache, daß die wissenschaftliche, mathematisch-photographische Optik von Wien aus durch die Arbeiten von Prof. Petzval einen gewaltigen Impuls erhalten hat; leider ist es aber auch eine Tatsache, daß sich in Österreich niemand gefunden hat, der die so geschaffenen Grundlagen ausgebaut und technisch verwertet hätte, wie dies eigentlich zu erwarten gewesen wäre.

Seit dieser Zeit ist auf diesem Gebiete in Österreich nichts Neues geschaffen und ist der österreichische Markt nur von ausländischen Erzeugnissen beschickt worden.

Erst in den letzten fünf Jahren hat sich die Firma C. Reichert in Wien, die sich bekanntlich auf anderen Gebieten, namentlich in der Erzeugung von Mikroskopen, einen Weltruf erworben hat, neuerdings mit der Herstellung von photographischen Objektiven befaßt und sollen im Nachfolgenden das „Kombinar“ und das „Solar“, das sind die beiden erstklassigen Objektive der genannten Firma, einer eingehenden Besprechung unterzogen werden.

Um sich von der Leistungsfähigkeit der Objektive eine Vorstellung machen zu können, sind eine Anzahl von Aufnahmen, welche mit diesen Objektiven gemacht wurden, zur Besichtigung ausgestellt.

Wenn man die großen Schwierigkeiten bedenkt, welche der Einführung eines solchen neuen Industriezweiges gegenüberstehen, namentlich wenn es sich darum handelt, den ausländischen, kapitalkräftigen Firmen gegenüber die Spitze zu bieten, so muß man es als ein sehr schwieriges Problem betrachten, umsomehr, als gerade von der ausländischen Industrie der Weg zur Herstellung photographischer Objektive durch eine Reihe von Patenten so ziemlich versperrt war.

Der Firma C. Reichert in Wien ist es jedoch gelungen, in der Person des Mathematikers Herrn Helmstädt einen solchen wissenschaftlichen Mitarbeiter zu erwerben, der trotz dieser vielen Patente einen solchen Ausweg fand, um irgendwelche Kollision fand, so daß die genannte Firma heute in der Lage ist, mit zwei erstklassigen Objektiven gegenüber den Erzeugnissen der ausländischen Firmen in ebenbürtige Konkurrenz treten zu können.

Die meisten der gegenwärtig in Gebrauche befindlichen photographischen Doppelobjektive lassen eine weitgehende Verwendung der

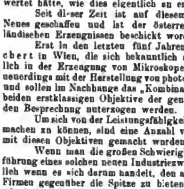


Fig. 1. „Kombinar“ 1 : 1 nat. Größe.

Serie Ia F : 6,3, Doppelobjektiv.

Fig. 2. „Solar“ 1 : 1 nat. Größe.

F : 6,3.

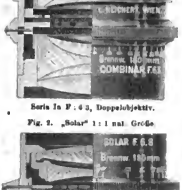


Fig. 3. „Kombinar“ ½ nat. Größe.

Serie II F : 12,5, Spezialobjektiv für künstlerische Aufnahmen.

Systemhälften nicht zu, weil in den letzteren die „Koma“ nicht beseitigt werden kann. Um einigermaßen gute Bilder zu erhalten, muß man die Einzelsysteme sehr stark abblenden, so daß man nur bei ganz günstigen Lichtverhältnissen und ruhedem Objektive befriedigende Resultate erzielen kann.

Von erfahrenen Photographen, die wegen der großen Brillanz der Bilder besonders Einzelsysteme mit möglichst wenig reflektierenden Flächen gerne verwenden, wird dieser Mangel hauptsächlich empfunden. Dies war die Veranlassung zur Neukonstruktion eines Einzelobjektives, in welchem sämtliche Bildfehler — mit Ausnahme der Verzeichnung, die allen Einzelobjektiven anhaftet — behoben sind.

a) Dieses Einzelsystem „Kombinar“, Serie IF : 12,5, ist ein lichtstarkes, anastigmatisches Objektiv, das auch bei schlechtem Licht und trübem Wetter Momentaufnahmen mit voller Öffnung herzustellen gestattet. Bei voller Öffnung wird eine Platte ausgezeichnet, deren Diagonale gleich der Brennweite ist. Dieses Objektiv kann sowohl für Gruppen-, Porträt- als auch für Momentaufnahmen etc. verwendet werden. Für Architektur muß man sich jedoch, der Verzeichnung wegen, auf das halbe Plattenformat beschränken.

b) Das Doppelobjektiv, Serie Ia F : 6,3, ist ein lichtstarkes Weitwinkel-Universalobjektiv für alle Zwecke der Photographie, der Porträt-, Gruppen-, Landschafts-, Moment-, Sport- und Architekturaufnahmen und für Projektion. Es ist ein aus Einzelgliedern der Serie I gebildetes Doppelobjektiv, das alle Vorzüge des letzteren hat, bei dem aber die Verzeichnung durch symmetrische Gegenüberstellung der Einzelsysteme vollständig beseitigt wird.

Die anastigmatische Einebnung erstreckt sich über ein sehr große Bildfeld, so daß die kleinsten Nummern dieser Serie ohneweiters als Weitwinkelobjektive verwendet werden können.

Ein großer Vorzug dieser Objektive ist ferner die geringe Anzahl Spiegelbilder, welcher Umstand es gestattet, selbst Aufnahmen gegen die Sonne oder helle Objekte, glänzende Maschinenteile u. s. w. herzustellen.

Fig. 1 zeigt das Kombinar-Doppelobjektiv im Schnitte. Das Kombinar gehört zu dem Typus der verkitteten, anastigmatisch-korrigierten Objektive mit großen Bildwinkeln, welches anderen noch den besonderen Vorteil hat, daß die Einzelsysteme ohne jede Abblendung für sich allein als Objektive von wesentlich größerer Brennweite gebraucht werden können.

Schließlich muß noch das „Kombinar“, Serie II, F : 12·5 (Abbildung 3), Spezialobjektiv für künstlerische Aufnahmen, erwähnt werden.

Die Objektive dieser Serie sind Einzelsysteme mit Vorderblende wie die der Serie I. Sie unterscheiden sich von den letzteren durch einen höheren Grad von Strahlenvereinigung anßerhalb der Mitte des Sehfeldes, können aber nicht zu kombi- und holosymmetrischen Doppelsystemen zusammengesetzt werden.

Soll eine Photographie den Anspruch auf künstlerische Vollendung erheben, so muß vor allen Dingen die Perspektive eine naturgetreue sein.

Diese Bedingung erfordert die Anwendung eines Objektives, dessen Brennweite $1^1/_2$- bis 2mal so lang ist als die längste Seite der verwendeten Platte.

Ein gewöhnliches anastigmatisches Doppelobjektiv würde für diese Zwecke zu teuer sein. Auch könnte der Vorteil desselben, die größere Lichtstärke, nur in den wenigsten Fällen ganz ausgenützt werden, weil die mangelnde Tiefenschärfe langbrennweitiger Objektive mit größerer Öffnung fast immer stärkere Abblendungen notwendig macht.

Ein gut korrigiertes Einzelsystem, bei welchem Koma und Astigmatismus in hinreichendem Maße beseitigt sind, besitzt für den oben erwähnten Zweck gegenüber einem Doppelobjektiv nicht zu unterschätzende Vorteile:

1. Es ist für dieselben Platteuformate bedeutend billiger.

2. Es hat eine genügend lange Brennweite und die Öffnung steht zu derselben in einem entsprechenden Verhältnisse.

3. Die Brillanz und Klarheit des Bildes ist wegen der geringen Anzahl spiegelnder Flächen bedeutend größer.

Ein in einem Einzelsystem nicht zu beseitigender Fehler ist die Verzeichnung, die bewirkt, daß gerade Linien ganz am Rande des Bildfeldes als gekrümmte wiedergegeben werden. Jedoch macht sich dieselbe innerhalb der Plattenformate, für welche die Objektive im Katalog empfohlen werden, praktisch nicht bemerkbar.

Der Umstand nun, daß das Doppelobjektiv aus acht Linsen besteht, die zum Teil aus schweren Baryum-Silikat-Crownglas hergestellt sind, welch letzteres äußerst schwer schlieren- und blasenfrei zu erzeugen ist, hat zur Folge, daß auch der Herstellungspreis ein entsprechender ist. Die Firma war nun von dem Bestreben geleitet, ein verhältnismäßig billiges Objektiv aus Silikatglas herzustellen, welches allen Anforderungen eines erstklassigen Objektives entsprechen sollte.

Dieses neue photographische Objektiv „Solar“ (Abbildung 2) ist ein sehr lichtstarkes, aus vier dünnen Linsen bestehendes, symmetrisches Doppelobjektiv mit Mittelblende, dessen Hälften mit kleiner Blende als Landschaftsobjektive verwendet werden können. Das Einzelobjektiv besteht aus einer hikonkaven und einer bikonvexen Linse, die helle aus gewöhnlichem, sehr durchlässigen und baltbaren Gläsern hergestellt sind. In dem Doppelobjektiv sind sämtliche Bildfehler aufgehoben. Die sphärischen und astigmatischen Zwischenfehler sind sehr gering; infolgedessen ist die Mittelschärfe eine außerordentlich gute und die Aufhebung des Astigmatismus und der Bildwölbung eine sehr vollkommene.

Anschließend an vorstehende Erläuterungen möge an dieser Stelle auf das Gutachten der k. k. Graphischen Lehr- und Versuchsanstalt in Wien hingewiesen werden, welches sich, wie folgend, äußerst günstig für das Reichertsche „Kombinar“ ausgesprochen hat:

„Das in Rede stehende Objektiv der Firma Reichert „Kombinar“ kann den Untersuchungen zufolge als ein sehr vielseitig verwendbares Objektiv von guter Lichtstärke und astigmatisch korrigiertem Bildfelde bezeichnet werden, welches für die Zwecke der Landschafts- und Momentphotographie, sowie zu Gruppenaufnahmen sehr geeignet ist. Auch können die beiden Hälften des Objektives wie einfache Landschaftslinsen von langer Brennweite mit Erfolg verwendet werden“.

Ein zweites diesbezügliches Gutachten ist von der Versuchsstation der Lehr- und Versuchsanstalt für Photographie in München geäußert und lautet folgendermaßen:

Digitized by Google

„Auf Grund vorstehenden Befundes, sowie der Ergebnisse einer Reihe nach rein praktischen Gesichtspunkten durchgeführter Aufnahmen im Freien und im Atelier, dürfen die übersandten Instrumente als sehr lichtstarke Universalobjektive bezeichnet und den besten Anastigmattypen anderer Firmen an die Seite gestellt werden.

Die Reichertschen „Kombinare können daher der Fachwelt nur auf das beste empfohlen werden."

München, am 24. März 1905.

Urban m. p.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

11.000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

148.000 Artikel u. Verweisungen.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Übernehmen

Kaminbauten

zur sofortigen Ausführung unter Garantie der gesetzlichen Stabilität, nach der Ministerialverordnung vom 24. März 1902, Z. 38.290.

Reparaturen schadhafter, Rekonstruktionen und Nachmessung schwachgebauter Kamine.

Radialsteine stets vorrätig, ebenso imprägnierte **Dachfalzziegel** Hohl- u. Formziegel, namentlich für gerade Gewölbe, Drainrohre etc. Winterbetrieb, Eisenbahngeleise in die Fabrik.

Telephon-Zentrale Rostok.

Ant. Dvořák & K. Fischer

Tonwarenfabrik und Kaminbau-Unternehmung

Letky pr. Libschitz a. M. (Böhmen).

Kaufet anderwärts kein Musik-Instrument oder Saiten, ohne vorher Katalog, der umsonst geliefert wird, einzuholen bei

Wildstein bei Franzensbad. **Hermann Trapp** Wildstein bei Franzensbad.

In hiesiger Gegend sind mehr wie 10.000 Arbeiter in dieser Branche beschäftigt, daher direkteste und billigste Bezugsquelle bei voller Garantie.

!! Billige böhmische Bettfedern !!

5 Kilo: neue geschlissene K 8.60, bessere K 12.—, weiße daunenweiche geschlissene K 18.—, K 24.—, schneeweiße daunenweiche geschlissene K 30.—, K 38.—. Versand franko per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet.

Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 252, Post Pilsen, Böhmen.

Neuheit! **Metall-Plafond** Neuheit!

die vornehme Innendekoration.

Verlangen Sie **Musterbuch!**

General-Repräsentanz der deutsch-amerikanischen Metalldecken-Fabriken

Karl Himmelbauer & Lettner

Wien, I. Biberstraße 14.

Wenn Sie in Amerika gewesen sind

dann kennen Sie zweifellos die prachtvoll ausgestatteten Plafonds in öffentlichen Gebäuden, Geschäftshäusern, Schulen, Kasernen, besonders aber Hospitälern.

In den letzten Sommerferien

wurden in der Stadt Brooklyn für die dortigen Stadtschulen allein 300.000 Quadratfuß geliefert. Die Behörden in Amerika benützen für öffentliche Bauten, Kasernen etc. nichts als Metalldecken.

Auf dem Kontinent

sind diese Decken erst seit einem halben Jahre von Hannover in den Handel gebracht und sind bereits zahlreiche Umbauten und Neubauten damit ausgestattet worden.

Sie werden sich Ihr Urteil bilden müssen

ob Sie diese Decken nicht auch bei Ihren Um- und Neubauten versuchsweise verwenden. Hiezu sind sie sich selbst verpflichtet. Haben Sie erst einmal eine Decke ausgeführt und erprobt, dann werden Sie dieselben immer wieder in Vorschlag bringen, wo es sich um den Bau von besseren Wohnungen, Kirchen, Schulen, Kasernen, Hospitälern, öffentlichen Gebäuden etc. handelt.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 642

Werkzeugfabrik BLAU & Co.
Wien, XX. Dresdnerstraße 68
Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Präser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 634

Österreichische **Siemens-Schuckert-Werke**
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 538

Dynamomaschinen
Schaltapparate
Installationsmaterial.
Elektromotoren
Zähler
Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Georg Zugmayer & Söhne
Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Brünnerstraße 10
erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:
Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer
Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 680

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Opergasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalisationszwecke. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibüle, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen, Pflasterungen, Preiskurant und Muster blätter auf Wunsch gratis und franko. 650

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleisesperrbäume, Weichensperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Leobersdorfer Maschinenfabrik
... GANZ & Co.
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 598

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehensvormerker hat sich hinsichtlich seiner Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die öftliche sonstige Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehensvormerkers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadensdeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehensvormerkers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die öftliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Rückzahlung des Darlehens werden die einmaligen Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 657

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hillesheim.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strohgasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford University Library OCT 1906

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rockenbauergasse 11. Telephon Nr. 804. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.248. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 950.006. Beiträge werden nach dem von Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung In Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 20 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 26. Wien, den 1. Oktober 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

für Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Dampfdichtungen bei Wien.

Anton Rothmaier

LINZ a. D.

Besitzer der Mollner Holzwarenfabrik und Sägewerk

empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:

Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlagende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.

Niederlage: WIEN, IX/4 Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen

KORKSTEIN-FABRIK

ACTIENGESELLSCHAFT vorm.

KLEINER & BOKMAYER

CENTRAL-BUREAU: WIEN, VI. KÖSTLERGASSE Nr. 7

Ausführung aller bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverlust.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Ringelwandverkleidung von Signalhäuschen, Wärterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Bauobjekte jeder Art.
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen.
Trockenanlagen feuchter Mauern.
Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.

FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN:
PAT. EMULGIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

Kaufet anderwärts **kein** Musik-Instrument oder Saiten, ohne vorher Katalog, der **umsonst** geliefert wird, einzuholen bei

Wildstein bei Franzensbad. **Hermann Trapp** Wildstein bei Franzensbad.

In hiesiger Gegend sind mehr wie 10.000 Arbeiter in dieser Branche beschäftigt, daher direkteste und billigste Bezugsquelle bei voller Garantie.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die Erste österr. mech. Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175.

Erste und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Digitized by Google

Avenarius

Carbolineum

seit mehr als 30 Jahren erprobtes Holzkonservierungsmittel von unerreichter Wirksamkeit.

Atteste zu Diensten.

Indurin

bewährte Kaltwasserfarbe für Innen- und Außenanstriche. Wetterfest, waschbar, feuerhemmend.

Einfachste Verarbeitung.

Prospekte, Atteste, Muster kostenfrei. 563

Carbolineumfabrik R. Avenarius, Amstetten.

Bureau: Wien, III/1 Hauptstraße 18.

Zweigfabrik der Rheinischen Linoleumwerke A.-G. Bedburg bei Köln am Rhein.

Bureaux: Wien, I. Dominikanerbastei 17. Telephon 12677.

I. Österr. Lincrusta-Fabrik

Bedburger Lincrusta-Werke

641

Telephon 8562. Telegrammadresse: Lincrusta, Wien.

WIEN

IV., Louisengasse 31.

Postspark.-Konto 818.454 Clearingverkehr.

Möbel

Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.

Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

☐ **Komplette Brautausstattungen** von fl. 65 bis 5000. ☐

Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divane, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand prompt. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.

HERMANN KLAMPER's Nachf. Tischler- u. Tapezierer-**RUDOLF MAAS** möbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko.

Gebrüder Fromme

Wien, XVIII/2. Herbeckstraße 27.

Lieferanten sämtlicher Staatsinstitute und Anstalten.

Bautheodolite, Universal-Nivellier-Instrumente, Tachymeter, Winkeltrommeln, Winkelspiegel, Kegel-Transporteure, Pantographen, Meßbänder, Maßstäbe, Reißlatten, Reißzeuge etc.

Brücken-Durchbiegungs-Zeichner (Patent Pfeiffer). 504

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1858. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476

Reservefond d. Anst.: K 8,245.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,781.822.

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft in Simmering

vormals **H. D. Schmid**

Wien-Simmering. **Brünn-Königsfeld.**

Krane, Systeme Stuckenholz.
Personen- und Lastenaufzüge.
Drehscheiben u. Schiebbühnen.
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke, ferner mit Hand oder elektr. Antrieb.
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.
Wasserstationen.
Dampfmaschinen mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb u. für elektr. Anlagen.
Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.
Direkt wirkende Duplexpumpen, Expreßpumpen „Schleifmühle".
Holzbearbeitungsmaschinen.
Wasserreiniger etc.

4.15

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincruste, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 26. Wien, den 1. Oktober 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Einladung. Die neuen Verkehrs- und Signalvorschriften. Von V. C. Bosshardt. Mittel zur Verhinderung der Schienenwanderung. — Chronik: Stand der Eisenbahnbauten in Österreich Ende des II. Quartals 1906. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Juli 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten sieben Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905. Maßnahmen der preußischen Staatsbahnen gegen den Alkoholgenuß ihrer Bediensteten. Der Personenverkehr Berlins im Jahre 1905. Untertunnelung des Arlbergkanales. Nachrichtendienst bei Eisenbahnunfällen. Tragbetten zur Beförderung von Kranken. Neuerungen in den preußischen Verkehrs-Vorschriften. Betriebsergebnisse der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn im Jahre 1905. — Literatur: Die neuen Alpenbahnen. Denkschrift zum vierzigjährigen Bestande des Ingenieur- und Architekten-Vereines im Königreiche Böhmen. Ein Beitrag zur Erkrankungs- und Sterblichkeitsstatistik des Eisenbahnpersonales. Erholungs- und Genesungsheime für das Eisenbahnpersonal. Die wachsende Zahl der Betriebsunfälle. Über Fehlerort-Bestimmung mit der Wheatstoneschen Brückenschaltung. Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik. — Club-Nachrichten: Mitteilung.

Einladung.

Die Beteiligung der Clubmitglieder an der Abhaltung der Vorträge in unserem Club ist eine sehr schwache und seit Jahren beständig im Rückgange begriffen. Es muß daher zu dem Auskunftsmittel gegriffen werden, außerhalb des Club stehende Personen heranzuziehen, was nicht nur sehr umständlich und mühevoll, sondern auch oft mit größeren Kosten verbunden ist.

Das gefertigte Komitee erlaubt sich daher an die geehrten Herren Clubmitglieder die **dringende Einladung ergehen zu lassen, sich diesem vornehmsten Zwecke des Club widmen und durch rege Beteiligung an der Abhaltung von Vorträgen die Interessen des Club und seiner Mitglieder fördern zu wollen.**

In der Hoffnung, daß diese Einladung den gewünschten Erfolg haben wird, soll in Hinkunft die Absendung von schriftlichen Einladungen zur Abhaltung von Vorträgen an die Herren Clubmitglieder unterbleiben, dagegen werden jene Herren, welche gesonnen sind Vorträge zu halten, gebeten, diese entweder beim Obmanne des gefertigten Komitees oder im Clubsekretariate anmelden zu wollen.

Das Vortrags-Komitee.

Die neuen Verkehrs- und Signalvorschriften.

Von **V. C. Bosshardt.**

I. Einleitung.

Nach fast dreißigjährigem Bestande treten am 1. Oktober 1906 die bisher in Wirksamkeit gestandenen „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst", die „Signalordnung" und die auf denselben beruhenden „Instruktionen für den Verkehrsdienst" außer Kraft.

An ihre Stelle treten die neuen „Grundzüge" und die neue „Signalordnung" als Grundlagen der neuen „Vorschriften für den Verkehrsdienst" und der neuen „Signalvorschriften".

Die Wandlung, die sich damit vollzieht, ist von höchster Bedeutung und der 1. Oktober 1906 wird dadurch zu einem wichtigen Gedenktag in der Geschichte unseres Eisenbahnwesens.

Auf die Neuerungen und die Entstehungsgeschichte der neuen „Grundzüge" und der „Signalordnung" braucht hier nicht weiter eingegangen zu werden. Es genügt diesbezüglich der Hinweis auf die in dieser Zeitschrift veröffentlichte ausgezeichnete und erschöpfende Abhandlung „Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst" von Ludwig Freund.*)

Wir werden uns also darauf beschränken können, einen Rückblick auf die bestandenen Verhältnisse zu werfen und von dort ausgehend einen Überblick über die neuen Vorschriften zu gewinnen suchen.

Die bestandenen Verkehrsinstruktionen zeigen außer der durch die „Grundzüge" bedingten Übereinstimmung noch ein weiteres charakteristisches gemeinsames Merkmal — das Betreben nämlich, alle Handlungen und Verrichtungen im Verkehrsdienst, wo nur immer möglich, durch Instruktionsbestimmungen zu regeln und festzulegen. Die Instruktionen wurden dadurch immer umfangreicher. Jeder Unfall oder sonstiges Vorkommnis lieferte neues Material zur Ergänzung. Die Zahl der Nachträge, Einlagsblätter etc. war endlos, ihre Quelle unversiegbar. In diesem Bestreben begegneten sich seltsamerweise die Verwaltungen und die Bediensteten. Der Eifer zu reglementieren, wurde beinahe von dem Verlangen, reglementiert zu werden, übertroffen. Die Verkehrsinstruktion wurde auf diese Weise immer mehr zu einer Art Korau. Für die Betätigung freier Entschließung, selbständigen Denkens, wurde der Raum immer beengter. Die selbstverständlichste Handlung oder Dienst-

*) Siehe Jahrgang 1904 der „Österr. Eisenbahn-Zeitung", S. 14 u. ff. und 7. Heft der „Schriften über Verkehrswesen", herausgegeben vom Club österr. Eisenbahnbeamten, Verlag von Alfred Hölder.

Digitized by Google

verrichtung wurde nur insoweit anerkannt, als sie tatsächlich mit allen Einzelheiten „vorgeschrieben", d. h. in der Instruktion vorgesehen war.

Unmerklich und doch unaufhaltsam vollzog sich dergestalt der Prozeß, daß „der Buchstabe tötet." Dieser Buchstabenglaube verbreitete sich auch in der Öffentlichkeit und sein unheilvoller Einfluß gelangte endlich auch in der Rechtsprechung zu einer gewissen Bedeutung. Billigerweise darf jedoch bei diesem Entwicklungsgang nicht unerwähnt bleiben, daß er in dem Bestreben, in jedem Fall die Verantwortlichkeit möglichst fest zu begrenzen, seinen Ausgangspunkt nahm. Die Übereinstimmung auf Seite der Bediensteten wird dadurch verständlich. Da sie in jeder neuen Ergänzungsbestimmung instinktiv eine Zunahme ihrer Verantwortlichkeit ahnten, wollten sie sich mindestens ihre Rechtsgrundlage dadurch sichern, daß sie nur das anerkannten, was geschrieben, d. h. was in der Instruktion stand. Der naive Volksglaube an die geheimnisvolle Macht der Buchstaben machte sich auch hier geltend. Auf beiden Seiten aber wurde übersehen, daß es in einem so komplizierten Apparat, wie es der Betriebsdienst ist, überhaupt nicht möglich ist, alles zu präzisieren und hiernach die Grenzen der Verantwortlichkeit festzustellen. Hier, wie auf vielen anderen Gebieten des öffentlichen Lebens muß schließlich doch noch immer ein Raum bleiben, in dem die Verantwortlichkeitsgrenze durch klugen und zweckmäßiges Handeln von dem Bediensteten selbst gefunden werden muß. Die eigene und die Sicherheit anderer zu wahren und dabei seine Verrichtung möglichst dem angestrebten Effekt der Arbeit anzupassen, wird schließlich doch die endgiltige Richtschnur für den denkenden und in seinem Beruf erfahrenen Bediensteten bilden. Anderenfalls wird er zur Maschine herabgewürdigt, wobei noch zu bedenken ist, daß der Mensch doch nie die Verläßlichkeit der Maschine erreicht.

Die Gewohnheit der buchstäblichen Auffassung und das Unvermögen, alles zu präzisieren, mußte schließlich zu einem erheblichen Unterschied zwischen den Instruktionen und der Praxis führen. Es genügt hier der Hinweis auf die einschlägigen Vorschriften über den Verschubdienst, bei welchen der Unterschied zwischen Instruktion und Praxis am deutlichsten zum Ausdruck gekommen ist. Das Bestreben, praktische Verrichtungen durch Vorschriften bis ins einzelne regeln zu wollen, führte hier zu dem seltsamen Zustand, daß neben der Instruktion, dem geschriebenen Gesetz, noch ein ungeschriebenes, nur in der Überlieferung der Bediensteten lebendes entstand. Das erstere galt als bindend in allen Fragen der Verantwortlichkeit, das letztere wurde — mit dem stillschweigenden Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs — von den Bediensteten als allein bestimmend für die Praxis angesehen und erwies sich tatsächlich auch geeigneter, als das erstere. Ein derartiger Zustand ist dauernd nicht haltbar und stets geeignet, Konflikte herbeizuführen. Es ist bekannt und braucht hier nicht weiter erörtert zu werden, wie ein solcher vor nicht allzu langer Zeit zum offenkundigen und bedauerlichen Ausdruck kam.

In dem Zuviel an Vorschriften erblicken wir nach der hier entwickelten Auffassung den hauptsächlichsten Fehler der bestandenen Instruktion. Die Gerechtigkeit erfordert jedoch, daß sie an diesem Übel nicht von Anfang an gelitten hat. Das an sich gerechtfertigte Bestreben nach ihrer Ergänzung führte schließlich zur Überladung mit Einzelheiten.

Die schon aus den „Grundzügen" bekannten Änderungen grundsätzlicher Bestimmungen über die Ausführung des Verkehrs zeigen, daß die Reform der Instruktion überhaupt nicht mehr hintanzuhalten war. Die seinerzeit so vortreffliche Verkehrs-Instruktion entsprach nicht mehr den durch die gewaltige Verkehrsentwicklung entstandenen neuen Verhältnissen. Das Gleiche gilt für die alte Signalordnung. Auch hier trat die Notwendigkeit der Verbesserung, der möglichsten Vereinfachung und der Anpassung an die neuen Verhältnisse immer mehr zutage. In der eingangs erwähnten Abhandlung ist seinerzeit berichtet worden, in welcher Weise die Lösung der auf diesem Gebiet entstandenen Fragen in der neuen Signalordnung erfolgt ist.

Nach Darlegung des allgemeinen Standpunktes gegenüber den alten Instruktionen erübrigt nunmehr die Besprechung der Änderungen in den neuen Vorschriften.

II. Änderungen.

a) Vorschriften für den Verkehrsdienst.

Als Grundlagen der folgenden Besprechung wurden die bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen zur Einführung gelangten Vorschriften benützt, wobei nur die bemerkenswertesten Änderungen in Betracht gezogen wurden.

Als wesentliche Neuerung ist vor allem anzuführen, daß in den neuen Vorschriften auch die auf Lokalbahnen zulässigen Abweichungen enthalten sind.

Im I. Abschnitt (Begriff des Verkehrsdienstes etc.) ist als neu eine Bestimmung über die Ausführung des Dienstes in Anwesenheit höherer Beamten hinzugekommen. Der sonstige Inhalt stimmt im wesentlichen mit den bisherigen Bestimmungen überein.

Zum II. Abschnitt (Bahn- und Bahnhofseinrichtungen) kommt zu bemerken:

Art. 15. Weichen, welche für den Zugsverkehr dienen, oder über die bei Dunkelheit verschoben wird, sind mit beleuchtbaren Signalkörpern zu versehen, während in Nebengleisen liegende, nach Zulässigkeit ihrer Lage ohne Signalkörper bleiben oder mit unbeleuchtbaren Signalkörpern ausgerüstet werden können.

Art. 33 sieht die Verantwortlichkeit für die richtige Stellung von Weichen ohne oder mit unbeleuchtbaren Signalkörpern beim Verschieben vor und

Art. 107 schreibt vor, daß Weichen, über welche bei Dunkelheit häufig verschoben wird, in der Regel während der Dauer der Verschiebung beleuchtet sein sollen.

Digitized by Google

Aus dem sinngemäßen Zusammenhang dieser Bestimmungen erhellt, daß Art. 33 die ausnahmsweise vorkommende Verschiebung über Weichen ohne oder mit unbeleuchtbaren Signalkörpern vorsieht.

Im Abschnitt III (Beleuchtung) ist die innere Beleuchtung der Wagen personenführender Züge in Tunnels dann vorgeschrieben, wenn zu deren Durchfahrt mehr als drei Minuten erforderlich sind. Derzeit war die Beleuchtung bei Durchfahrung von Tunnels von mehr als 800 Meter Länge vorgeschrieben.

Die Abschnitte IV und V behandeln die Untersuchung und Beladung der Wagen und sind gegenüber den bestandenen Vorschriften wesentlich gekürzt.

Abschnitt VI behandelt den Verschubdienst. Hier kommt das Bestreben, sich den praktischen Vorgängen möglichst anzupassen, ganz besonders zum Ausdruck.

Die Bestimmung des Art. 29, daß Verschiebungen auf Einfahrgleisen sich in Stationen mit Einfahr- und Vorsignalen nur bis zu dem 50 *m* innerhalb des Einfahrsignales und in Stationen mit Distanzsignalen sich nur bis zu dem in der Mitte zwischen Distanzsignal und Einfahrtswechsel aufgestellten Markierpflock erstrecken dürfen, stimmt im wesentlichen mit der vormaligen Instruktion überein. Neu ist dagegen die Zulässigkeit des Überschreitens dieser Verschubgrenze unter der Voraussetzung, daß kein gegenfahrender Zug in der angrenzenden Strecke bis zur nächsten Station im Rollen ist und daß die Nachbarstation entsprechend verständigt wurde, keinen Zug vor beendigter Verschiebung abzulassen (Art. 31).

In den Nachbarstationen großer Verschubbahnhöfe wird diese Bestimmung voraussichtlich zur Übung führen, keinen Zug ohne vorherige Zustimmung der Rangierstation abzulassen.

Nach Art. 30 ist der Verschubleiter für die einfachste, zweckmäßigste und rascheste Durchführung der Verschiebung verantwortlich. Diese Bestimmung ist wesentlich, denn sie verlangt in klarer und unzweideutiger Weise die zielbewußte Förderung der aufgetragenen Arbeit und bietet eine Handhabe zur Ahndung absichtlicher Verzögerung derselben.

Die bisherigen Verbote sind wesentlich modifiziert. Als bemerkenswert kommt anzuführen:

Das bisherige unbedingte Verbot des Stehenlassens von Fahrzeugen außerhalb der Merkzeichen (Sicherheitsmarken) ist in ein bedingtes verwandelt, d. h. es ist nur dann verboten, wenn es für nachfolgende Fahrten ein Hindernis bildet.

Das Freimachen der Merkzeichen kann somit eventuell erst nach beendigter Verschiebung vollzogen und diese also dadurch beschleunigt werden.

Die in der bisherigen Instruktion im Interesse der persönlichen Sicherheit vorgesehene, den Gegenstand aber doch nicht erschöpfende, endlose Reihe von Verboten ist auf die wichtigsten beschränkt worden. Die ausführenden Organe haben also eine größere Freizügigkeit und sind im übrigen auf ihre Erfahrung, die erworbene Geschicklichkeit und die richtige Beurteilung der jeweiligen Situation verwiesen.

In Anlehnung an die Praxis ist das Dazwischentreten bei in Bewegung befindlichen Fahrzeugen dann zu unterlassen, wenn die damit verbundene Gefahr noch durch besondere Umstände erhöht wird (Art. 32). Unbedingt verboten ist es, solange die Fahrzeuge sich in schneller Bewegung befinden. Der in Übung stehende Vorgang des Dazwischentretens bei langsamer Bewegung der Fahrzeuge ist also unter Beachtung der vorherigen Bestimmungen zulässig.

Im Art. 40 ist das gleichzeitige Ziehen und Schieben von Fahrzeugen durch eine Verschublokomotive als zulässig vorgesehen, das unbedingte Verbot des „englischen Verschiebens" ist insofern in ein bedingtes verwandelt, als die Anwendung dieser Verschubart mit der jeweils einzuholenden Genehmigung der vorgesetzten Behörde zulässig ist.

Die Fahrgeschwindigkeit beim Verschieben ist im allgemeinen nur durch die Rücksichtnahme auf die persönliche und Verkehrssicherheit begrenzt. Die bisherigen Höchstgrenzen von 15 und 10 *km* in der Stunde sind nunmehr die Grenzwerte für die Fahrgeschwindigkeit unter ungünstigen Verhältnissen. Eine weitere Herabminderung hat nur beim Vorkommen abnormaler Verhältnisse zu erfolgen.

Das Vorangehen eines Bediensteten beim Zurückschieben von Wagen ist nicht mehr unbedingt, sondern nur dann vorgeschrieben, wenn der Ausblick behindert ist.

Die Bestimmungen über das „Abstoßen und Rollenlassen der Wagen" (Art. 41) zeigen gleichfalls Änderungen. Bisher war im Gegensatze zur tatsächlichen Übung das Abrollenlassen der Wagen bis an einen auf demselben Gleise stehenden Zug oder Zugteil verboten, nunmehr ist es nur dann verboten, wenn auf dem betreffenden Gleisteil mit Personen besetzte oder mit explosiven Gütern beladene Wagen stehen.

Die Bewegung der ablaufenden Wagen muß dann nur so geregelt werden, daß das Auflaufen an die auf den Gleisen stehenden Fahrzeuge nur mehr mit geringer Geschwindigkeit erfolgt. Ferner können bis zu sechs Wagen ohne Bremse zum Ablaufen gebracht werden.

Die Vorschriften lehnen sich hier vollständig an die Praxis an. Der Verschubleiter ist auf seine Erfahrung und Kenntnis der örtlichen Verhältnisse angewiesen und hat hiernach die Ablauf-Geschwindigkeit zu regeln.

In Abschnitt VII (Zusammenstellung der Züge) sind folgende neue Bestimmungen zu erwähnen:

Die Anzahl der bei einem Zuge im Höchstfalle zur Beförderung dienenden Lokomotiven beträgt nunmehr vier (zwei ziehende, zwei schiebende*), während bisher nur drei zulässig waren (zwei ziehende, eine schiebende) . . . (Art. 46.)

*) Die Anwendung von 2 Schiebelokomotiven bedarf jedoch der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums.

Digitized by Google

Der Sicherheitswagen kann bei Zügen, deren Höchstgeschwindigkeit 45 *km* in der Stunde nicht übersteigt, entfallen. (Art. 47.)

Art. 49 enthält genaue Bestimmungen über die Einreihung von Wagen ohne durchgehende Bremsen bei Zügen, welche für solche eingerichtet sind.

Wagen ohne durchgehende Bremse dürfen hienach bei Zügen bis zur Höchstgeschwindigkeit von 90 *km* in der Stunde eingestellt werden und müssen stets an den Zugschluß gestellt werden.

Bei Zügen von 70 bis 90 *km* in der Stunde dürfen derlei Wagen bis zu vier, bei Zügen mit 50 bis 70 *km* Fahrgeschwindigkeit bis zu acht und bei Zügen mit weniger als 50 *km* Fahrgeschwindigkeit bis zu zwölf Achsen angehängt werden. Die Achsenzahl dieser Wagen darf ein Viertel der Gesamtachsenzahl des betreffenden Zuges nicht überschreiten.

Die Beförderung von Wagenkranen kann nunmehr auch mit gemischten oder Güterzügen mit Personenbeförderung erfolgen, wenn deren Geschwindigkeit 35 *km* in der Stunde nicht überschreitet. (Art. 58.)

Die bisherigen Höchstgrenzen für die Achsenzahlen bei den einzelnen Zugsgattungen sind aus den Vorschriften ausgeschieden, die Festsetzung obliegt den kompetenten Behörden.

Im Art. 65 — Bereitstellung der Züge — ist die Vornahme der Wagenuntersuchung durch die Zugsbegleiter für den Fall einer Verzögerung während der Zugszusammenstellung vorgesehen. Verspätungen aus diesem Anlasse können demnach durch die Vorschriften, die sich hier ganz der tatsächlichen Übung anschließen, nicht begründet werden.

Abschnitt VIII — Bremsen — ist gründlich geändert. Die durchgehende Bremseinrichtung ist für Züge mit mehr als 60 *km* Fahrgeschwindigkeit obligatorisch. Für die Ermittlung der Bremsprozente ist eine „Bremstabelle“ vorgesehen. Kalte oder halbwarme Lokomotiven und Tender sind bei Ermittlung der Bremslast stets und bei Ermittlung der zu besetzenden Bremsen nur dann in Betracht zu ziehen, wenn deren Bremsen bedient werden.

Bei Anwendung von Schiebelokomotiven kann in der betreffenden Teilstrecke das Bremsausmaß für die geringste vorgesehene Geschwindigkeit auch bei vorhandener, größerer Fahrgeschwindigkeit angewendet werden. Bei den Zügen mit durchgehender Bremseinrichtung muß das volle, ihrer Fahrgeschwindigkeit entsprechende Bremsbrutto vorhanden sein, während die Bremsenbesetzung nach dem kleinsten Ausmaß genügt. Versagt die durchgehende Bremse, so darf dann aber nur mit der Geschwindigkeit gefahren werden, welche dem durch besetzte Handbremsen tatsächlich gedeckten Bremsbrutto entspricht.

Bei Versagen (Untauglichwerden) der Tenderbremse der Zuglokomotive ist das Tender-, eventuell Lokomotivgewicht, bei Ermittlung des Bremsbrutto in Rechnung zu ziehen. Für Wagen ohne durchgehende Bremse ist bei deren Beigabe zu Zügen mit solcher Bremseinrichtung das Bremsbrutto gesondert zu ermitteln und sind die Handbremsen dementsprechend zu besetzen. (Art. 67 und 68.)

Die Abschnitte IX bis XI behandeln die Fahrordnung, Einleitung und Avisierung der Züge und zeigen mancherlei, jedoch minder wichtige Ergänzungen. Bei der Avisierung ist auch die vielfach bereits angewendete telephonische Avisierung berücksichtigt.

Abschnitt XII behandelt die Begleitdokumente der Züge, Abschnitt XIII die Expedition und den Verkehr der Züge.

Wir führen aus dem letzteren folgende bemerkenswerte Änderungen an:

Die bisherigen Grenzen der Fahrgeschwindigkeit sind erhöht worden, und zwar ist bei Güterzügen, an deren Spitze die Lokomotive mit vorangehendem Schlepptender fährt, eine Fahrgeschwindigkeit bis zu 45 *km* in der Stunde zulässig (bisher 40 *km*), beim Schieben von Zügen eine solche von 25 *km* (bisher 20 *km*) und bei Zügen, deren Lokomotiven mit fixen Schneepflügen ausgerüstet sind, eine solche von 60 *km* (bisher 50 *km*) gestattet.

Allein verkehrende Lokomotiven, welche ohne besonders festgesetzte Fahrordnung verkehren, dürfen — wenn der Tender nicht geschoben wird — die kürzesten Fahrzeiten der Personenzüge nicht unterfahren. Bei vorangehendem Tender oder Tendergestell ist bei derlei Lokomotivfahrten die oben angegebene Grenze von 45 *km* einzuhalten.

Ausgenommen sind Lokomotiven, deren Bauart eine größere Einschränkung der Fahrzeit gebietet und ebenso Strecken, für welche eine geringere Höchstgeschwindigkeit festgesetzt ist. (Art. 105.)

Vollkommen versicherte oder verläßlich verschlossene Weichen dürfen von Schnell- und Personenzügen gegen die Spitze in gerader Richtung mit 60 *km*, in die Ablenkung gestellte Weichen gegen die und nach der Spitze mit höchstens 40 *km* in der Stunde befahren werden. (Art. 106.) Die bisherigen Grenzen waren mit 60, bezw. 50 und 30 *km* festgesetzt.

Hierauf folgen die Bestimmungen über das Fahren der Züge im Raumabstand, welche hier, da sie bereits bekannt und geläufig sind, nicht mehr weiter angeführt zu werden brauchen.

Die Bestimmungen über die Verständigung des Zug- und Lokomotivpersonals über den Zugsverkehr sind dahin geändert, daß dieselben vom Verkehr der gewöhnlichen (bisher „regelmäßigen“) Züge nicht besonders, dagegen vom Ausfall solcher und vom Verkehr außergewöhnlicher (Erfordernis- etc.) Züge durch Ausfertigung und Einhändigung eines besonderen „Befehls“ auf vorgeschriebener Drucksorte verständigt werden müssen. (Art. 120.) Diese Drucksorte ist auf weißem Papier hergestellt, während der „Vorsichtsbefehl“ grün,

Digitized by Google

der „Kreuzungsbefehl“ rot und der „Vorfahrbefehl“ blau ist.

Die Bestimmungen über das „Verhalten des Zugspersonals während der Fahrt“ sind mit besonderer Berücksichtigung des Fahrens im Raumabstand verfaßt und den Bedürfnissen entsprechend gegliedert (vergl. Art. 139).

Aus den Vorschriften für das „Verhalten des Zugspersonals während des Aufenthalts in den Stationen“ (Art. 133) führen wir an, daß vor dem Befahren längerer, in Gefällen von mehr als 10 pro Mille liegenden Strecken die Handbremsen unbedingt auf ihre Wirksamkeit zu prüfen sind. Die Wichtigkeit dieser Bestimmung liegt auf der Hand. Wenn sie befolgt wird, ist ein Versagen der Bremsen auf der Gefällsstrecke kaum wahrscheinlich, die Fahrt also jedenfalls gesicherter.

Im Abschnitt XIV sind die Vorschriften für den Schiebedienst enthalten. Bemerkenswert ist, daß die Ausführung des Schiebedienstes mit angekuppelter Lokomotive vorgesehen ist, daß hiefür jedoch die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen ist.

Abschnitt XV behandelt die „Expedition verspäteter Züge“.

Als wichtigste Neuerung ist hier die Aufhebung der bisher geübten Kreuzungsverlegungen bei unmöglicher telegraphischer Korrespondenz bezw. das Außerkrafttreten der bisherigen Bestimmungen über die „früheste und späteste Abfahrtszeit“ hervorzuheben.

Aus den neuen Bestimmungen ist folgendes anzuführen:

Die beim Funktionieren der telegraphischen Korrespondenz ordnungsmäßig bestimmte Kreuzung heißt „vereinbarte“ Kreuzung, ein dergestalt bestimmtes Vorfahren „vereinbartes“ Vorfahren.

An Stelle der telegraphischen Vermittlung kann auch die telephonische treten. In diesem Falle ist tunlichst eine dritte, in die Telephonlinie eingeschaltete Stelle zur Ausübung der Kontrolle heranzuziehen.

Das Lokomotiv- und Zugpersonal wird von der vereinbarten Krenzung (Vorfahren) durch Einhändigung des Kreuzungsbefehls (rote Drucksorte) verständigt. (Art. 145.)

Als allgemeiner Grundsatz hat zu gelten:

„Die Verlegung fahrplanmäßiger oder bereits vereinbarter Kreuzungen darf nur bei verläßlicher Verständigung zwischen den Stationen (Ausweichen) vorgenommen werden, wobei die Anwendung der Glockenschlagwerksignale allein nicht als verläßliche Verständigung anzusehen ist.

Ist daher eine Verständigung auf telegraphischem, telephonischem oder schriftlichem Wege nicht zu erzielen, so müssen die fahrplanmäßigen oder etwa schon vorher vereinbarten Kreuzungen unter allen Verhältnissen eingehalten werden nnd darf kein Zug die fahrplanmäßige oder vereinbarte Kreuzungsstation verlassen, bevor der Gegenzug eingetroffen oder sichere Nachricht über dessen Verbleib eingelangt ist.“ (Art. 148.)

Die Expedition verspäteter Folgezüge wird im allgemeinen durch die Bestimmungen für das Fahren in Raumdistanz geregelt.

Zu beachten ist, daß gleich schnell verkehrende Züge einander mindestens in dem für abgeteilte Züge der Gattung des Folgezuges festgesetzten Intervalle folgen sollen, bezw. daß die Fahrt des Folgezuges dieser Bestimmung entsprechend zu regeln ist.

Wenn der nachfolgende Zug schneller als der voranfahrende fährt, muß das Ankunftsintervall beider Züge in der Nachbarstation mindestens dem für abgeteilte Züge der Gattung des Folgezuges festgesetzten Folgeintervall entsprechen.

Endlich kann die Expedition eines langsamer verkehrenden nach einem mit größerer Geschwindigkeit vorausfahrenden Zuge unmittelbar nach eingelangter Rückmeldung erfolgen. (Art. 150.)

Bei der Verlegung des Vorfahrens (Art. 151) werden zwei Fälle unterschieden, nnd zwar:

1. Der Nachrangzug kann die fahrplanmäßige Vorfahrstation nicht erreichen. Die Station, in welcher der Vorrangzug vorfahren soll, hat in diesem Falle die Vorfahrverfügung der letzten, in der Fahrtrichtung des Vorrangzuges gelegenen Aufenthaltsstation desselben bekanntzugeben.

2. Der Vorrangzug ist so verspätet, daß der Nachrangzug über die fahrplanmäßige Vorfahrstation hinaus abgelassen werden kann.

In diesem Falle hat der Expedient dieser letzteren Station das Vorfahren der in der Fahrtrichtung des zu expedierenden Zuges folgenden Station anzubieten, bezw. hat er in bestimmter Form anzufragen, ob das Vorfahren in der betreffenden Station erfolgen kann.

Die Abfertigung des Zuges darf erst nach Einlangen der, wieder in bestimmter Form vorgeschriebenen Zustimmung, erfolgen.

Die Verständigung des Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonals erfolgt durch Einhändigung des Kreuzungs-(Vorfahr-)Befehls.

Wenn der Vorrangzug so verspätet ist, daß das Vorfahren von der fahrplanmäßigen Vorfahrstation über die nächst gelegene Station hinaus verlegt werden kann, so ist der Zug von Station zu Station anzubieten, d. h. das Vorfahren wird zunächst von der fahrplanmäßigen Station der ersten angeboten, von dieser angenommen nnd sodann der nächsten Station angeboten n. s. w. bis er zur Station gelangt ist, in welcher das Vorfahren tatsächlich stattfindet. Der letzteren Station obliegt dann die Verständigung aller Stationen bis zur fahrplanmäßigen Vorfahrstation. Dem Zugexpedienten der letzteren Station obliegt dann die Einhändigung des Vorfahrbefehls an das Personal des Vorrangzuges.

Digitized by Google

Die nach diesen Bestimmungen von Station zu Station erfolgende Reglung der Fahrt des Nachrangzuges ermöglicht den Zugexpedienten, das Vorfahren nach den letzten, über die Fahrt des Vorrangzuges erhaltenen Nachrichten zu bestimmen und auf diese Weise dem Nachrangzug den größtmöglichsten Vorschub zu leisten. Immerhin kann sich daraus für einen, längere Strecken ohne Aufenthalt durchfahrenden Vorrangzug die Möglichkeit wiederholten Anhaltens behufs Verständigung über das Vorfahren ergeben.

Bei vollständiger Störung der Verständigungsmittel, darf der Nachrangzug nur bis zu jener Station abgelassen werden, in welche derselbe ohne Störung des als regelmäßig angenommenen Vorrangzuges gelangen kann. (Art. 151.)

Abschnitt XVI enthält die Bestimmungen für den Verkehr von „Zügen, welche nach und von einem Punkt der Strecke eingeleitet werden".

Abschnitt XVII behandelt die „Hilfsfahrten". In beiden Abschnitten ist selbstverständlich das Fahren in Raumdistanz berücksichtigt.

Aus Abschnitt XVIII „Bahnwagen und Draisinenfahrten" sind folgende neue Bestimmungen anzuführen:

„Das Mitfahren von Personen auf beladenen Bahnwagen ist unter Wahrung der persönlichen Sicherheit nur insoweit gestattet, als es zur Bremsung des Bahnwagens notwendig erscheint". (Art. 163.) Bisher bestand ein unbedingtes Verbot.

Der Verkehr mehrerer Bahnwagen hintereinander ist im Mindestabstand von 200 *m* zulässig (nach den bisherigen Vorschriften „tunlichst zu vermeiden").

Die ausnahmsweise Kupplung von Bahnwagen ist gestattet, soferne dieselbe derart sicher ist, daß hieraus keine Gefahr für die Begleiter erwächst. (Art. 166.)

Die letzten Abschnitte XIX und XX behandeln „Gleissperren" und „Außergewöhnliche Ereignisse", sodann folgt noch Abschnitt XXI, der die Bestimmungen über die zu führenden Amtsschriften enthält.

Obwohl sie keine besonderen Neuerungen enthalten, erfordern sie doch schon mit Rücksicht auf die durch das Fahren in Raumabstand bedingten Modifikationen Beachtung.

b) Signalvorschriften.

Die Änderungen derselben sind aus der Eingangs angeführten Abhandlung von Ludwig Freund bekannt. Zur Orientierung genügt hier eine kurze Wiederholung.

Bei den Glockenschlagwerksignalen tritt das Bestreben zutage, so weit als nur möglich, eine Kürzung der Signalgruppen herbeizuführen. Eine Verminderung in der Anzahl dieser Signale wurde durch Ausscheidung der bisherigen Signale „Der Zug fährt von der Strecke auf dem unrichtigen Gleis gegen den Anfangs-, bezw. Endpunkt der Linie" und „Die Strecke ist verweht", erreicht.

Es bestehen nunmehr 14, fortlaufend von Nr. 1 bis 14 nummerierte Glockenschlagwerksignale. Die Gruppierung der Glockenschläge ist bei folgenden Signalen geändert:

Nr. 5. „Der Zug fährt auf dem unrichtigen Gleis gegen den Endpunkt der Linie:

$2 \times 2 - 7$ Glockenschläge.

Bisher:

$2 - 5$ Glockenschläge dreimal.

Nr. 6. Wie vorher „gegen den Anfangspunkt":

$2 \times 3 - 7$ Glockenschläge.

Bisher:

$3 - 5$ Glockenschläge dreimal.

Nr. 7. „Der Zug fährt von der Strecke gegen den Endpunkt der Linie":

$7 - 2 \times 2$ Glockenschläge.

Bisher:

$9 - 2 \times 2$ Glockenschläge.

Nr. 8. Wie vorher „gegen den Anfangspunkt":

$7 - 2 \times 3$ Glockenschläge.

Bisher:

$9 - 2 \times 3$ Glockenschläge.

Nr. 10. „Lokomotive soll kommen":

5 Glockenschläge zweimal.

Bisher:

5 Glockenschläge dreimal.

Nr. 11. Wie vorher „mit Arbeitern":

$5 - 1$ Glockenschläge zweimal.

Bisher:

$5 - 1$ Glockenschläge dreimal.

Nr. 12. Wie vorher „mit Arbeitern und Ärzten":

$5 - 2$ Glockenschläge zweimal.

Bisher:

$5 - 2$ Glockenschläge dreimal.

Da für die Fahrten von der Strecke auf dem unrichtigen Geleis keine besonderen Signale mehr bestehen, haben in derlei Fällen die Signale Nr. 7 und 8 Anwendung zu finden. Wenn also z. B. ein Zug auf dem richtigen Geleis von einer Station abgeht, so würde diese Fahrt normal durch Signal Nr. 1 oder 2, d. i. mit 3×2 oder 3×3 Glockenschlägen angezeigt. Muß derselbe dann auf der Strecke aus irgendeinem Grund anhalten und zurückschieben, so gelangen zunächst die Fahrteinstellungssignale Nr. 3 oder 4 zur Anwendung und das Zurückschieben wird durch Signal Nr. 7 oder 8, der Richtung entsprechend, angezeigt.

Bei den Signalen des Streckenpersonals ist zu beachten, daß die Signale „Frei", „Langsam" und „Halt" durch Einstecken einer weißen, grünen oder roten Scheibe, mit der Fläche gegen den Zug in das Bankett bei Tag und bei Nacht durch entsprechende Lichtsignale in gleicher Weise vermittelt werden.

Bei den „feststehenden Signalen" ist als wichtigste Neuerung die Einführung der „Vorsignale", welche den Zügen die Stellung der mit ihnen in Abhängigkeit gebrachten feststehenden Signale anzeigen, an-

Digitized by Google

zuführen. Die Vorsignale sind vor allen Einfahrtssignalen obligatorisch vorgeschrieben.

Die Einfahrsignale sind mindestens 100 *m* vor der äußersten Weiche der Station, bezw. vor dem zu deckenden Punkt und mindestens 50 *m* vor jenem Punkt in Schienenhöhe aufzustellen, bis zu dem Verschiebungen auf dem Einfahrgleis gestattet sind.

Die Vorsignale werden auf Bremsdistanz vor dem zugehörigen Hauptsignal aufgestellt.

Die gegenwärtig bestehenden Distanz- und Einfahrsignale, welch letztere nunmehr „Richtungssignale“ heißen, bleiben noch während der Daner der festgesetzten Übergangszeit in Anwendung.

Die Weicheusignalkörper versicherter oder verläßlich gesperrter Weichen zeigen bei der Stellung für die gerade (günstigere) Richtung ein aufrecht stehendes weißes, die nicht versicherten oder gesperrten dagegen ein grünes Rechteck.

Der Standort des Wasserkrans wird durch mattweißes Licht angezeigt.

Bei den „Signalen an den Fahrzeugen“ (bisher „Signale am Zug“) ist das Schlußsignal auf der als zweite Linie bezeichneten ein- oder doppelgeleisigen Strecke zweier Parallelbahnen dahin geändert, daß die rechte Ausschlaglaterne weißes, die linke rotes und ebenso die mittlere, sogenannte Schlußlaterne gleichfalls rotes Licht zeigt (bisher: zwei rote Ausschlag- und weiße Schlußlaterne).

Verschublokomotiven tragen an Stelle des bisher vorgeschriebenen roten, nunmehr blaues Signallicht. Für die Postorgane ist während der Dauer der Postmanipulation bei Tag eine blaue Fahne, bei Dunkelheit die Aussteckung einer dreischeinigen Laterne mit blauem Licht vorgeschrieben.

Schließlich ist noch hervorzuheben, daß bei der ganzen Signalordnung konsequent daran festgehalten wurde, daß jeder Widerspruch beim Vorkommen mehrerer Signale vermieden wird. Den Zügen werden also nur Signale mit unbedingter Bedeutung gezeigt. Das rote Licht wird also, sobald es gegen den Zug erscheint, immer als „Halt“ beachtet werden müssen, während in gleicher Weise „grün“ immer als „langsam“ zu respektieren sein wird. Die vollständige Durchbildung dieses Gedankens ist einer der größten Vorzüge der neuen Signalordnung.

III. Schlußbemerkungen.

Die vorangegangene Anführung der wichtigsten Änderungen ermöglicht einen Überblick über das ganze Instruktionswerk und einen Einblick in seinen Werdegang. Alle diese Änderungen sind Marksteine auf dem langen und mühevollen Pfade, den Erfahrung und bessere Erkenntnis gebahnt und gewiesen haben.

So naheliegend nun der Versuch wäre, die einleitenden Bemerkungen durch eine Kritik der neuen Vorschriften zu ergänzen, erblicken wir doch nicht darin unsere Aufgabe in dem Augenblick, in dem das Wort in die Tat umgesetzt wird. Die erste Kritik zu üben scheinen uns vielmehr jene berufen, denen die praktische Betätigung der Vorschriften obliegt.

Es dürfte jedoch keinem Zweifel unterliegen, daß die neuen Vorschriften einen Fortschritt gegenüber den früheren darstellen. Viel Ballast wurde über Bord geworfen und in vieler Hinsicht wurden neue, besser und vollkommener der Praxis angepaßte Bedingungen geschaffen. Die frühere Ängstlichkeit und Engherzigkeit, die lieber Unmögliches in den Vorschriften forderte, als sich der Wirklichkeit mit ihrem frischeren, freien Handeln anzupassen, ist vielfach gewichen und an ihre Stelle ist eine freiere, unbefangenere Auffassung getreten.

Diese Spuren eines neuen Geistes sind sicherlich zu begrüßen und wenn sich auch bei den zur Betätigung der Vorschriften Berufenen die gleiche Wandlung vollzieht, wenn sie geneigt sind, die neuen Vorschriften unbefangen nach dem Geist und nicht nach dem Buchstaben aufzufassen, dürfte auch deren Erfolg in der ganzen Entwicklung unseres Verkehrswesens nicht ausbleiben.

Damit sind wir wieder beim Ausgangspunkt angelangt. Der Geist, in dem die jeweiligen Vorschriften abgefaßt sind, überträgt sich auf die, für welche sie bestimmt sind. Engherzigkeit und kleinliche Bevormundung werden immer ungünstige Rückwirkung üben. Freiere, größere Auffassung in Gesetzen und Vorschriften ist in Wahrheit nichts anderes, als größere Würdigung der unter ihrer Wirksamkeit Stehenden.

Dieser Auffassung zum Durchbruch zu verhelfen, sind auch die letzteren berufen. Sie werden es voll und ganz allerdings erst dann können, wenn sie nicht nur durch ihre praktische Arbeit das Material zur Formulierung der sie bindenden Gesetze liefern, sondern wenn sie selbst mitberufen werden, an diesen Gesetzen und ihrer Entwicklung beratenden Anteil zu nehmen.

Dieser anscheinend revolutionäre Gedanke ist näherliegend, als man vielleicht geneigt ist, zuzugeben. Es liegt im Geist unserer Zeit, weniger zu unterwerfen, als zu überzeugen und die schärfste Kritik verstummt zumeist dann, wenn der Kritiker berufen wird, selbst Besseres zu schaffen.

Die Theorie kann nur gewinnen, je lebendiger sie mit der Praxis zusammenhängt. Dieser Zusammenhang wird am wirkungsvollsten auf dem angedeuteten Wege und nebenbei auch lebendigerer, einsichtsvollerer Gehorsam erreicht.

Mit diesem heute noch unwahrscheinlichen Ausblick in die Zukunft schließen wir unsere Ausführungen, nicht ohne dankbar das große Werk anzuerkennen, das die berufenen und erlesenen Fachmänner geschaffen und mit dem sie den Anfang gemacht haben, unser Instruktionswesen in zeitgemäßere Wege zu lenken.

Digitized by Google

Mittel zur Verhinderung der Schienenwanderung.

Das „Zentralblatt der Bauverwaltung“ hat vor kurzem einen interessanten Artikel über das in der Überschrift bezeichnete Thema veröffentlicht, den wir in der Hauptsache im folgenden wiedergeben, da er in sehr instruktiver Weise die bisher angewendeten Mittel und ihre Schattenseiten darstellt und einen neuen Gedanken zur Diskussion stellt.

Zur Verhinderung der für die Bahnerhaltung häufig äußerst unbequemen Erscheinung des Wanderns der Schienen ist schon vieles erfunden, geschrieben und ausgeführt worden, aber noch immer sind völlig zufriedenstellende Mittel nicht bekannt, und wie vor Jahren, so bezeichnet auch heute noch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen es als eine seiner Aufgaben, auf diesem Gebiete Wandel zu schaffen. Es sei gestattet, das bisher in dieser Richtung Versuchte in seinen Einzelheiten dem Bedürfnisse gegenüberzustellen und daran einige, vielleicht neue Erwägungen zu knüpfen.

Früher dachte man, dem Schienenwandern dadurch entgegenwirken zu können, daß man am Schienenende und an einigen anderen Stellen Auskliukungen im Schienenfuße anbrachte, in die die Schienennägel eingriffen und solchergestalt den Wanderdruck der Schienen auf die Schwellen übertrugen. Da diese Auskliukungen öfters Schienenbrüche zur Folge hatten, kam man von der Anwendung dieses Mittels wieder ab.

Gegenwärtig sind folgende Einrichtungen vorgeschlagen worden und in der Hauptsache noch in Anwendnng:

1. Ausnutzung der Stoßlaschen zur Übertragung des durch die Schienenbewegung ausgeübten Schnbes auf die Stoßschwellen.

2. Besondere, an die Schienen angeschraubte Laschenstücke (Stemmwinkel), welche in der Richtung, in der die Wanderung eintritt, einseitig oder doppelseitig wirkend, sich an die Unterlagsplatte anlegen.

3. Sogenannte Stemmlaschen, die in der Regel in dem zweiten, vom Stoße gerechneten Schwellenfache angeschraubt werden und zwar eigens zu dem Zwecke, der Wanderung in beiden Richtungen in gleicher Weise wie die Stoßlaschen Widerstand zu leisten.

4. Die Dorpmüller-Paulsschen „Keilklemmen“, die ohne Anwendung von Schrauben und ohne den Schienensteg anbohren zu müssen, dadurch wirken, daß sich in der Wanderrichtung ein Keil an die Unterlagsplatte anstemmt, der an der Unterfläche des Schienenfußes durch einen kräftigen über das Schienenende hereingeschobenen Stahlbügel zwischen zwei anderen Keilstücke festgehalten wird.

5. Eine patentierte weitere Form der Schienenstützung gegen das Wandern, begründet auf einem dem vorgenannten ähnlichen Grundsatze, besitzt eine ganze Anzahl Einzelteile und macht sogar eine gewisse Nacharbeitung der Querschwellen vor der Anbringung der Stützen nötig.

So viele Vorzüge der einen oder der anderen dieser geschilderten Maßnahmen auch nachgerühmt werden mögen, so haften ihnen allen doch Nachteile an, die den eingangs erwähnten Wunsch des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen noch rege bleiben lassen. Das Anbohren der Schienen auf der Strecke während des Betriebes, das durch Wärmeeinflüsse bewirkte Zurückgehen der Stützmittel von ihrer Anlagestelle und die darin gegebene erneute Stützungslosigkeit der Schienen, die Lockerung einzelner Schwellen in der Gleisbettung, die Mehrausgaben, die der Bahnunterhaltung durch die Beschaffung der Stemmwinkel, Keilklemmen, Stemmlaschen etc. erwachsen, das alles sind wenig willkommene Tatsachen.

Sollen also die Mittel gegen das Wandern der Schienen rationell sein, so würden etwa folgende Bedingungen hiefür zu nennen sein:

a) Vermeidung neuer Gleisteile, d. h. die Verhinderung des Wanderns soll lediglich durch entsprechende Gestaltung der bisher zum Geleisbau an sich nötigen Oberbauteile erzielt werden.

b) Vermeidung neuer Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Streckenarbeiter, an der die Wirksamkeit mancher Wanderschutzeinrichtung scheiterte.

c) Tunlichste Herabminderung der Kosten der Schutzeinrichtung.

d) Anwendbarkeit bei jeder Schwelleneintellung und Ausschluß jeder Vermehrung von Schwellen oder Veränderung bestehender Vorschriften über die Schwellenverteilung.

e) Wegfall der Notwendigkeit einer besonderen Bearbeitung des Oberbaumaterials am Verlegungsorte infolge der Anwendung des Wanderschutzes.

f) Erhaltung der bisherigen Güte und Einfachheit der Befestigung der Schienen und ihrer Lagerung auf Platten und Schwellen.

g) Möglichkeit der Längenveränderung jeder einzelnen Schiene soweit, als sie durch Luftwärmeschwankungen hervorgerufen werden und sichere Verhinderung jeder anderen Längsbewegung.

h) Möglichkeit der Anwendung der Einrichtung auf allen Schwellen eines Geleises ohneweiters, wodnrch die Übertragung der die Wanderung herbeiführenden Kraft auf die Bettung in ihrem ganzen Umfange vollkommen erreicht und im allgemeinen eine ruhigere Geleislage erzielt wurde.

i) Bestand der Wirksamkeit des Wanderschutzes auch bei dem infolge der Betriebswirkungen vorkommenden, ausnahmsweisen Lockerwerden der Schienenbefestigungsmittel.

Alle diese Bedingungen würden sich voraussichtlich dadurch erfüllen lassen, daß in regelmäßigen Abständen an den Schienen angebrachte Festpunkte den Schnb, den die Schienen durch Betriebseinflüsse erhalten, auf alle Schwellen durch Vermittlung der für diesen Zweck geeignet gemachten Unterlagsplatten übertragen. Diese Einrichtung könnte auf zweierlei Weise erreicht werden, und zwar:

I. dadurch, daß ein Rand des Schienenfußes wellenförmige Ausbuchtungen in regelmäßigen Abständen erhält, in die die gleichartigen Ausbuchtungen der Unterlagsplatten eingreifen, die an einem ihrer erhöhten Ränder angebracht werden.

II. dadurch, daß eine wellenförmige Leiste an der Unterfläche des Schienenfußes angewalzt wird, deren Erhebungen in innerhalb der Aufstandsfläche der Unterlagsplatte eingepreßte Vertiefungen passen.

In beiden Fällen ist zwischen Schienenfuß und Platte der zur Erfüllung der Bedingung „*g*“ notwendige Spielraum vorhanden.

Es wird sich nun fragen und zu erörtern sein, ob die unter I und II gegebenen Anregungen Aussicht haben, ein wirksames Mittel gegen das Schienenwandern zu sein.

Zu I liegt die Befürchtung nahe, daß die Querschnittsverminderung der Schienen in den Ausbuchtungen des Fußrandes eine Beeinträchtigung ihrer Festigkeit nach sich ziehen würde. Diese Befürchtung scheint jedoch nicht begründet zu sein, da plötzliche Querschnittsveränderungen vermieden sind und vorgenommene Schlagproben mit Schienen, deren einer Fußrand 6 *mm* tiefe und 40 *mm* lange eingefräste Wellen erhielt, die gleichen Einzeldurchbiegungen bei jedem der drei mit 3000 *m/kg* geführten Schläge hervorriefen, wie bei der unbearbeiteten Schiene derselben Walzung.

Zu II ist die Wahrscheinlichkeit, die Wellenleiste an der Fußunterfläche der Schienen beim Walzen mit der Gewähr völliger Gleichmäßigkeit anbringen zu können, wesentlich größer, da hiefür leichter entsprechende Walzeneinrichtungen geschaffen werden können.

Digitized by Google

Vorstehende Darlegung soll die Bekämpfung der Schienenwanderung nach den unter I und II angedeuteten Richtungen zunächst einmal der allgemeinen Kritik unterbreiten, um vielleicht dadurch zu einem Versuche, der ja im Eisenbahnwesen das einzige Mittel ist, den Wert eines Vorschlages festzustellen, anzuregen.

Wir möchten dazu nur bemerken, daß die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Mittel vorausgesetzt, sehr leicht der Fall eintreten kann, daß die die Schienenwanderung bewirkenden Kräfte so groß sind, daß das ganze Gestänge samt den Schwellen bewegt wird, wodurch das Gestänge des Oberbaues und seine feste Lagerung im Schotterbette schwer leiden müßten, daß also der Teufel mit Belzebub ausgetrieben wird. Uns sind Fälle bekannt, in denen solches Wandern des ganzen Gestänges samt dem Schotterkörper die unangenehmsten Rekonstruktionsarbeiten bedingt hat, die aber doch immer von neuem durchgeführt werden mußten, weil die treibenden Kräfte und Umstände eben größer als alle dagegen angewendeten Mittel waren. Wir würden es mit Freude begrüßen, wenn sich unsere österreichischen Ingenieure an der Diskussion dieser wichtigen Frage beteiligen möchten. Anm. d. Red.

CHRONIK.

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich Ende des II. Quartals 1906. Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Ende des II. Quartals 1906 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecken	Länge des Freiziehe-Elements in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. Juni 1906	verbleiben im Baue am 1. Juli 1906
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:	288·7	242·8	228·9
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen	—	—	—
b) auf Privatbahnen	106·5	76·6	105·8
Summe der Hauptbahnen	395·2	319·4	334·7
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten	704·8	467·9	505·4
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	704·8	467·9	505·4

Es sind sonach im zweiten Qnartal 1906 an Hauptbahnlinien gegen Ende März 1906 (348·6 *km*) 13·9 *km* abgefallen und an Lokalbahnlinien (Ende März 1906 447·4 *km*) 58·0 *km* zugewachsen.

Her vorzuheben wäre noch, daß der Sohlstollenvortrieb bis inklusive 30. Juni 1906 beim Baue der vier großen Alpentunnels betrug, und zwar: beim Tauerntunnel Nordseite 4707 *m* und fertige Tunnelmauerung 1520 *m* (gegen 4273 *m* und 1330 *m* Ende März 1906) und Südseite 1250 *m* (gegen 1178 *m* Ende März 1906); endlich daß beim Wocheiner-Tunnel am 31. Mai 1904, beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 und beim Boštrucktunnel der Pyrnbahn am 22. November 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Juli 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten sieben Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905.

Im Monate Juli 1906 wurden nachstehende neue Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 1. Juli die 59·852 *km* lange Lokalbahn Meran—Mals (Vintschgaubahn) im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck;

am 23. Juli die 144·805 *km* lange Teilstrecke Assling—Görz — St.-B. — Triest k. k. Staatsbahn im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Triest;

am 20. Juli die 0·4 *km* lange Strecke Stadthofplatz—Großer Platz als Fortsetzung der Linie Zentralfriedhof—Stadthofplatz der Brünner elektrischen Straßenbahn und

am 23. Juli die 1·135 *km* lange Fortsetzungsstrecke von der Remise bei Km. 5·104 bis zum Staatsbahnhofe Opčina der elektrischen Kleinbahn Triest—Opčina.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Juli 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 19,513.909 Personen und 10,210.044 *t* Güter befördert und K 64,217.226 vereinnahmt, das ist pro *km* K 3008.

Im gleichen Monate 1905 betrug die Einnahme K 61,393.054 oder pro *km* K 2936; es resultiert daher für den Monat Juli 1906 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2·5%.

In den ersten sieben Monaten 1906 wurden auf denselben Bahnen 107,259.039 Personen und 69,794.816 *t* Güter befördert und K 409,661.913 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1905 betrug die Einnahme K 378,302.525. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die siebenmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.225 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1905 dagegen 20.831·5 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1906 auf K 19.301, gegen K 18.160 im Vorjahre, das ist um K 1141 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1906 auf K 33.087 gegen K 31.131 im Vorjahre, das ist um K 1956, mithin um 6·3% günstiger.

Maßnahmen der preußischen Staatsbahnen gegen den Alkoholgenuß ihrer Bediensteten. Der preußische Eisenbahnminister hat wiederholt auf die Nachteile hingewiesen, die der Mißbrauch alkoholischer Getränke für die körperliche und geistige Spannkraft der Bediensteten, sowie für ihr Familienleben und für den Dienst mit sich bringt. Gleichzeitig wurden Mittel und Wege angegeben, um den Alkoholgenuß einzuschränken. Die Eisenbahndirektionen sind angewiesen, fortgesetzt hinzuwirken: auf die Herstellung und angemessene Ausstattung von Aufenthalts- und Übernachtungsräumen, auf die Fürsorge für billige und nahrhafte Verpflegung, insbesondere für das Personal, das genötigt ist, die Mahlzeiten außerhalb der Häuslichkeit einzunehmen, ferner auf die Bereithaltung alkoholfreier Getränke, die Einrichtung von Kantinen, Lesezimmern u. s. w. Die Mitnahme von Schnaps und schnapsähnlichen Getränken in den Dienst ist bei Strafe verboten, der Verkauf dieser Getränke in den Kantinen u. s. w. ist untersagt. Auch soll durch Belehrung seitens der Vorgesetzten und Bahnärzte, sowie durch Vorträge in den Eisenbahnvereinen das Verständnis für die Gefahren des Alkoholgenusses geweckt und das Ehrgefühl zur Bekämpfung des Alkoholmißbrauches angeregt werden. Fälle von Trunkenheit während des Dienstes sollen mit Strenge geahndet werden.

Die Nützlichkeit der Bekämpfung des Alkoholgenusses wird von den Beamten und Arbeitern im allgemeinen gern anerkannt. So unterbleibt jetzt vielfach bereits aus freien Stücken jeder Alkoholkonsum im Außendienste. Dennoch haben schwerwiegende Vorkommnisse der letzten Zeit gezeigt, daß die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichen, um zu verhüten, daß Bedienstete sich durch übermäßigen Alkoholgenuß

Digitized by Google

zur Verrichtung ihrer dienstlichen Obliegenheiten unfähig machten und dadurch Betriebsunfälle schlimmster Art veranlaßten. Es muß daher, wie ein neuer Erlaß des Ministers ausführt, allen im Betriebsdienste tätigen Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern, ferner allen im Bahnsteigschaffner-, Portier- und Wächterdienst beschäftigten Bediensteten der Genuß alkoholhaltiger Getränke jeder Art während des Dienstes fortan untersagt werden. Die Durchführung dieses Verbotes ist mit Strenge zu überwachen und im Wege der Disziplin, besonders auch durch Zurückziehung aus dem Betriebe, Ausschließung von Anstellung, Gehaltszulagen und Beförderung sicherzustellen. Als Dienst im Sinne dieses Verbotes wird auch die Dauer der Dienstbereitschaft im Bahnbereich angesehen.

Um Gewähr dafür zu erhalten, daß Beamte und Arbeiter ihren Dienst nicht in einem durch Alkoholgenuß geschwächten Zustande beginnen, sollen überall da, wo es die Örtlichkeit erlaubt, die Mannschaften der genannten Dienstzweige sich vor dem Dienstantritt auf der Station bei ihrem nächsten Dienstvorgesetzten oder dessen Vertreter melden. Sollten noch fernerhin Fälle von Trunkenheit im Dienste vorkommen, so sind die Schuldigen, falls keine härtere Strafe angezeigt ist, mindestens mit einer empfindlichen Geldstrafe zu belegen und unter Androhung der Dienstentlassung für den Wiederholungsfall sofort aus dem Betriebsdienst zurückzuziehen. Im Betriebsdienst dürfen sie nur mit besonderer Genehmigung der Eisenbahndirektion und erst dann wieder verwendet werden, wenn mit Bestimmtheit angenommen werden kann, daß sie sich ein kleines Vergehen nicht wieder zuschulden kommen lassen werden. Bei wiederholter Trunkenheit im Dienst ist stets die Dienstentlassung anzuordnen oder das Disziplinarverfahren auf Dienstentlassung einzuleiten.

Da die Abwendung schwerer Gefahren für den Betrieb wie für das Leben der Beamten und Arbeiter in Frage steht, hat jeder Eisenbahnbedienstete, welcher bemerkt, daß jemand in angetrunkenem Zustande seinen Dienst verrichtet oder ihn zu verrichten sich anschickt, sofort dem nächsten Vorgesetzten des dienstunfähigen Mannes Meldung zu erstatten. Dem Vorgesetzten liegt ob, wegen der Ablösung das Nötige zu veranlassen. Vorgesetzte, welche unterlassen, ihre Untergebenen hinsichtlich des Alkoholmißbrauches zu beobachten und zur Rechenschaft zu ziehen, machen sich selbst einer Pflichtverletzung schuldig.

Ein weiterer Erlaß des Eisenbahnministers weist darauf hin, daß infolge der in letzter Zeit auf allen Gebieten der Wohlfahrtspflege für die Eisenbahnbediensteten getroffenen Verbesserungen das Verbot des Alkoholgenusses während des Dienstes keine Härte mehr ist, weil die Eisenbahndirektionen schon jetzt Einrichtungen getroffen haben, die den Bediensteten es ermöglichen, je nach der Jahreszeit wärmende oder kühlende alkoholfreie Getränke sich entweder selbst zuzubereiten oder sich zu mäßigen Preisen zu beschaffen. Mit der planmäßigen Schaffung von Gelegenheiten zum Einnehmen solcher Getränke soll noch weiter vorgegangen werden. Hiebei kommt in erster Linie die Beschaffung von Kaffeemaschinen und Vorrichtungen zur Herstellung von Brausewasser und Brauselimonade in Betracht. Die Getränke sollen so billig wie möglich abgegeben werden. Sodann ist auf allen Stationen, auf denen das Bedürfnis vorliegt, zu den üblichen Tageszeiten kochendes Wasser bereit zu halten und kostenlos abzugeben, damit die Bediensteten sich, falls sie dies vorziehen, ihren Kaffee selbst bereiten können. Auch ist überall für gutes Trinkwasser und für eine ausreichende Anzahl von Zapfstellen zu sorgen.

Damit das Zugspersonal unterrichtet ist, auf welchen Stationen Einrichtungen zur Abgabe alkoholfreier Getränke bestehen, sollen in die Dienstfahrbücher hierüber Vermerke aufgenommen werden. Endlich sind genügt sind, die Hauptmahlzeiten außerhalb ihrer Häuslichkeit einzunehmen, billiges und nahrhaftes Essen auf den Stationen zu finden.

Der Personenverkehr Berlins im Jahre 1905. 690 Millionen Personen sind im Jahre 1905 von den öffentlichen Verkehrsmitteln Berlins nach vorläufiger Feststellung befördert worden. Auf die Straßenbahnen entfallen davon nahezu zwei Drittel. In runden Zahlen haben die Straßenbahnen 419, die Stadtbahn 125, der Omnibus 111·5 und die Hochbahn 34·5 Millionen Personen befördert. Nimmt man für das ganze Verkehrsgebiet eine Einwohnerzahl von 3 Millionen an, so fährt der Bewohner von Groß-Berlin im Jahre 106 mal auf der Straßenbahn, 41 mal auf der Stadtbahn, 37 mal mit dem Omnibus und 11 mal mit der Hochbahn. Etwas über die Hälfte des gesamten Verkehrs entfällt auf die Große Berliner Straßenbahn mit 350·5 Millionen. Die übrigen 7 kleineren Gesellschaften haben dagegen zusammen nur 69 Millionen befördert. Sie ordnen sich nach ihrem Verkehr in Millionen Personen folgendermaßen: Westliche Berliner Vorortbahn 21·9, Berlin-Charlottenburger Straßenbahn 19·6, Siemens & Halske (schätzungsweise) 14·5, Südliche Berliner Vorortbahn 4·4, Flachbahn der Hochbahngesellschaft 3·5, Berliner Ostbahnen (schätzungsweise) 2·6, Straßenbahn Berlin-Hohenschönhausen 2·0. Der Stadt- und Ringbahnverkehr wird einschließlich Eichkamp und Grunewald auf 124,631.616 berechnet. Beim Omnibus kommen gegen den Verkehr der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft mit 104,145.202 die kleineren Gesellschaften kaum in Betracht. Sie haben zusammen kaum 7·5 Millionen Personen befördert, davon allein der Berliner Spediteurverein 5,138.993, ferner schätzungsweise die Nachtwagen der Omnibus-Kompagnie 1·85 und der Nachtomnibusbetrieb Stettiner Bahnhof—Schöneberg 0·325 Millionen. Der Verkehr der Hoch- und Untergrundbahn betrug 34,529.300. Beim Omnibus und Hochbahn, die keine Zeitkarten haben, sind die Zahlen genau, bei den übrigen Verkehrsmitteln kann für den Verkehr der Zeitkarteninhaber nur ein bestimmter Durchschnitt für jede Karte angenommen werden.

Untertunnelung des Ärmelkanales. Dem Projekt einer Untertunnelung des englischen Kanals ist die französische Nordbahngesellschaft neuerdings näher getreten, indem sie die Vornahme von Versuchsbohrungen und die Herstellung eines Modells der geplanten Anlage veranlaßt hat. Da die Gesellschaft die Hauptschwierigkeit, die der Verwirklichung ihrer Pläne entgegensteht, in den militärischen Bedenken erblickt, die noch immer in England gegenüber einer festen Verbindung mit dem Kontinent vorherrschen, hat sie die günstige Gelegenheit, die einer Empfehlung ihres Projektes die Anwesenheit zahlreicher Mitglieder des englischen Grafschaftsrates in Paris bot, nicht ungenutzt vorübergehen lassen. Kurz vor ihrer Abreise von Paris wurde den englischen Gästen das erwähnte Modell von dem Generaldirektor der Gesellschaft, Herrn A. Sartiaux, auf dem Nordbahnhofe vorgeführt. Die Anlage zeigt zwei getrennte, aber dicht beieinander liegende Tunnels von je 5·5 *m* Durchmesser, die in den festigen Untergrund unter dem Meeresboden des Kanals eingebettet sind. Auf der französischen Seite beginnt der Tunnel bei Wissant zwischen Grisnez und Boulogne; er mündet auf englischer Seite zwischen Dover und Folkestone, wo er sich in zwei Arme teilen würde, von denen der eine zu dem Bahnsysteme der South Eastern-Gesellschaft, der andere zu den Strecken der London Chatham and Dover-Bahn führen würde. Die Entfernung zwischen Wissant und Folkestone beträgt 54·4 *km*, zwischen Wissant und Dover 51·1 *km*, die Fahrtdauer innerhalb des Tunnels zirka 40 Minuten. Die Reisedauer zwischen Paris und London, die gegenwärtig im günstigsten

Digitized by Google

Falle 7 Stunden beträgt, ließe sich so auf 5 Stunden verkürzen. Die Ingenieure der französischen Nordbahn erklären den Bau unter dem Meeresboden durchaus für ausführbar, da die ganzen Tunnelanlagen in einer fortlaufenden Schicht festen Tonerde zu liegen kämen. 6 Jahre würden zur Ausführung des Werkes erforderlich sein.

Nachrichtendienst bei Eisenbahnunfällen. Die Dienstvorschrift für das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen der königlich preußischen Staatsbahnen ist dahin ergänzt worden, daß auch etwaige telegraphische Mitteilungen für Angehörige nicht verletzter Reisender auf ausdrücklichen Wunsch der letzteren entgegenzunehmen und auf Kosten der Eisenbahnverwaltung zu befördern sind. Reisende, die sich in Zügen befinden, bei denen ein Zwischenfall vorgekommen ist, können also in Zukunft ihre Angehörigen durch ein gebührenfreies Diensttelegramm beruhigen.

Tragbetten zur Beförderung von Kranken. Der preußische Eisenbahnminister hat neuerdings für die preußischen Staatsbahnen Bestimmungen über Tragbetten zur Beförderung von Kranken erlassen. Dieselben traten am 1. April in Kraft. Die Tragbetten sind so eingerichtet, daß der Kranke darin von der Wohnung oder der Unfallstelle abgeholt, ohne Umbettung in einem eigenen Abteil befördert und auf der Bestimmungsstation vom Bahnhof bis an die neue Lagerstätte getragen werden kann. Bettstücke nebst Bezügen hat der Kranke selbst herzugeben. Die Tragbetten werden nur in Wagen III. Klasse mit abschließbaren Aborten eingestellt; die Beförderung in Wagen mit innerem Durchgang oder in D-Zugwagen ist ausgeschlossen. Für den Kranken sind auf den preußisch-hessischen Eisenbahnen zwei Fahrkarten III. Klasse, für den Begleiter eine Fahrkarte III. Klasse zu lösen. Die Tragbretten sind einmal jährlich und überdies jedesmal dann zu desinfizieren, wenn sie von Personen mit ansteckenden Krankheiten benützt wurden.

Neuerungen in den preußischen Verkehrs-Vorschriften. Für den Bereich der preußischen Staatsbahnen sind die bestehenden Verkehrsvorschriften u. a. durch nachstehende neue Verfügungen erweitert worden: Die Hälfte der Abteile erster, zweiter und dritter Klasse sind für Nichtraucher zu bestimmen. Wegen mangels an Raucherabteilen darf ein Verstärkungswagen nicht eingestellt werden, vielmehr müssen Raucher in Nichtraucherabteilen untergebracht werden, wo sie sich des Rauchens zu enthalten haben. In Schlafwagen darf von 10 Uhr abends bis früh 7 Uhr überhaupt nicht geraucht werden. In den Speisewagen ist Rauchen nur im Raucherraum gestattet, während der gemeinsamen Mahlzeiten aber auch in diesem nutersagt.

In Schnellzüge sind nur Wagen bester Beschaffenheit und tunlichst vierachsiges Material einzustellen. Dreiachsige Wagen dürfen in Schnellzügen von nicht mehr als 80 Kilometer Geschwindigkeit zwar noch laufen, sie müssen aber 6 Meter Radstand und 15—16 Tonnen Eigengewicht haben. In der Zeit vom 15. September bis 15. Mai müssen alle D-, Schnell- und Personenzüge so ausgerüstet sein, daß sie jederzeit geheizt werden können. — Die dem gesteigerten Verkehr angepaßte Reform auf der Stadtbahn, längere Züge durch Zusammensetzung von mehr Wagen zu bilden, hatte für die pünktliche Innehaltung des Fahrplanes große Nachteile im Gefolge. Denn bei dem Riesenverkehr mit seinem Gedränge und Gerässch auf den Bahnsteigen konnten die Lokomotivführer selten zur rechten Zeit das Abfahrtssignal sehen oder hören. Um diesem Übelstande zu steuern, hat die Eisenbahndirektion neue Signalgeber zum Gebrauche seitens der Stationsassistenten vom Dienst eingeführt. Es sind dies 1 Meter lange eichenpolierte Kommandostäbe, die an ihrem oberen Teile eine zirka 25 Zentimeter im Durchmesser haltende grüne Blechscheibe mit weißem Rande tragen. Als Abfahrtssignal hebt der Beamte den Stab hoch und ruft gleichzeitig „Abfahren!“ Da dieser Kommandostab abends natürlich vom Lokomotivführer nicht wahrgenommen werden kann, so ist für den Abenddienst anstatt der bisherigen kleinen Ölaterne eine größere Laterne mit langem Handgriff und äußerst starkem Scheinwerfer bestimmt. Beide Signale sind probeweise auf einzelnen Stationen, z. B. Rixdorf, eingeführt worden. Da sie sich bewährt haben, sollen sie nun allgemein zur Einführung gelangen.

Betriebsergebnisse der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn im Jahre 1905. Nach dem Berichte des Verwaltungsrates sind die Einnahmen im abgelaufenen Geschäftsjahre im Vergleiche zu dem Jahre 1904 um K 462.533·84 = 5·27 % gestiegen.

Die Baulänge (zugleich Eigentumslänge) der gesellschaftlichen Linien betrug Ende 1905 279·542 *km*, die Betriebslänge im eigenen Besitze 280·419 *km*, zuzüglich der gepachteten (in Preußen gelegenen) Strecken Reichsgrenze—Seidenberg und Reichsgrenze—Liebau 285·113 *km*.

Zuzüglich der mitbetriebenen Lokalbahn Königshan—Schatzlar betrug die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt 290·544 *km*. Am Ende des Berichtsjahres waren im Anschluß an diese Linien zusammen 26 Industrie- und Schleppbahnen im Betriebe. Gegen das Vorjahr fand somit eine Vermünderung um eine Bahn statt.

An Fahrbetriebsmitteln waren zur selben Zeit vorhanden: 81 Lokomotiven, 66 Tender, 169 Personenwagen, 45 Gepäckswagen, 1385 Güter-, Pferde- und Viehwagen, 4 Postwagen, 6 Schneepflüge. Gegen das Vorjahr hat im Stande der Fahrbetriebsmittel eine Verminderung um einen Güterwagen stattgefunden.

Im Jahre 1905 (1904) wurden 2,894.097 (2,811.335) Personen befördert und hiefür K 1,784.924·57 (1,732.206·79) eingenommen.

Das Reisegepäck (einschließlich Hundetransporte) ergab im Jahre 1905 (bezw. 1904) 4775 (bezw. 4558) *t* und eine Einnahme von K 66.972·40 (bezw. 64.540·91).

Im Berichtsjahre (Vorjahre) wurden K 2,452.022 (2,301.154) *t* Parteigüter befördert und daraus K 7,265.757·31 (6,865.053·60) erzielt.

Die Gesamt-Betriebseinnahmen waren 1905 (1904) K 9,238.637·68 (8,776.103·84).

Der Vorschuß aus dem Titel der Staatsgarantie beträgt für das Jahr 1905 K 1,912.794·43, also um K 284.280·20 = 12·94 % weniger als im Vorjahre.

Die Betriebsausgaben einschließlich der Ausgaben für die mitbetriebene Lokalbahn Königshan—Schatzlar stellen sich im Berichtsjahre (Vorjahre) auf K 5,868.983·57 + K 124.879·55.

Die Nebenausgaben betragen entsprechend K 1,444.076·84 (1,390.702·75).

Das Reinerträgnis der gesellschaftlichen Eisengießerei in Reichenberg war im Jahre 1905 K 35.422·27 (gegen K 51.707·20 im Vorjahre).

Wird zu dem Überschuß von K 88.016·44 der Vortrag des Vorjahres im Betrage von K 274.746·49 addiert, so stehen im ganzen K 362.762·93 zur Verfügung der Aktionäre.

Über die Verwendung dieses Betrages stellte der Verwaltungsrat den Antrag, den am 1. Juli 1906 fälligen Aktiencoupon mit neun Kronen (K 9.—) einzulösen und den verbleibenden Betrag von K 287.762·93 auf neue Rechnung vorzutragen.

LITERATUR.

Die neuen Alpenbahnen. Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium.

In diesem prächtigen kleinen Büchlein haben wir die erste Beschreibung der gesamten neuen Alpenbahnen vor uns.

Digitized by Google

Es enthält eine kurze Übersicht und dann in Form von kleinen Monographien die Beschreibung jeder einzelnen Linie, wobei wir die interessantesten Momente aus der Baugeschichte, die wichtigsten Bauwerke und die landschaftlichen Schönheiten kennen lernen. 46 wunderschöne Bilder der hervorragendsten landschaftlichen Punkte zieren das Büchlein, so daß es jeder mit wirklichem Wohlgefallen immer wieder betrachten wird.

Denkschrift zum vierzigjährigen Bestande des Ingenieur- und Architekten-Vereines im Königreiche Böhmen. 1865—1905.

Die in tschechischer Sprache herausgegebene Festschrift enthält in vornehmer Form eine reich illustrierte Darstellung der gemeinnützigen Tätigkeit dieses Vereines. Wir empfehlen sie der Aufmerksamkeit unserer Leser.

Ein Beitrag zur Erkrankungs- und Sterblichkeitsstatistik des Eisenbahnpersonales. Erholungs- und Genesungsheime für das Eisenbahnpersonal. Die wachsende Zahl der Betriebsunfälle. Von Hans Becker, Adjunkt der k. k. Staatsbahnen Sonderabdrücke aus der „Zeitschrift für Eisenbahnhygiene".

In jeder dieser kleinen Schriften behandelt der Verfasser je eine spezielle Frage aus dem Gebiete der lange Zeit vernachlässigten Eisenbahnhygiene. Allgemeines Interesse beanspruchen die zwei erstgenannten Schriften. Erstere gibt ein anschauliches Bild der gesundheitlichen Verhältnisse des Eisenbahnpersonales überhaupt und die je nach der Verwendungsart desselben (Kanzlei-, Maschinen-Zugsbegleitungsdienst etc.) verschiedene Gefährdung des Gesundheitszustandes. Die zweite Schrift gibt eine von wärmstem Interesse für die Sache getragene Darstellung der derzeit bestehenden Erholungs- und Genesungsheime in den verschiedenen Ländern. Wir wünschen diesem Schriftchen zur Förderung der Sache die weiteste Verbreitung.

Über Fehlerort-Bestimmung mit der Wheatstone'schen Brückenschaltung. Von Dr. Böhm-Raffay, Oberingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Sonderabdruck aus „Elektrotechnischer Neuigkeits-Anzeiger" und „Maschinentechnische Rundschau". Wien 1906.

In der vorliegenden Broschüre bringt der Verfasser ein Verfahren der Fehlerortbestimmung zur Darstellung, bei welchem mit der gewöhnlichen Schaltung zu Fehlerbestimmungen lediglich mit drei Einstellungen die Fehlerbestimmung mit großer Sicherheit ausgeführt werden kann, ohne daß man den Widerstand sowohl des Kabels (wenn es durchaus denselben Querschnitt hat), als der Zuleitungsdrähte, die das Meßgerät mit den Enden der Kabelschleife verbinden, zu kennen braucht.

Bei dem bisherigen Verfahren der Fehlerortsbestimmung mit der Wheatstoneschen Brückenschaltung waren die Messung der drei Widerstände (Kabel und je ein Zuleitungsdraht) und eine Felderbestimmung — also vier Widerstandsmessungen notwendig.

Der Verfasser bringt die Verläßlichkeit seines Verfahrens an der Hand von Beispielen zum Ausdrucke. Wir empfehlen die Lektüre dieses Buches den Fachinteressenten aufs wärmste.

B. Kriser.

Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik. Unter Mitwirkung von Fachgenossen herausgegeben und redigiert von Fritz Hoppe, Ingenieur für Elektrotechnik. Das Werk erscheint in 20 Lieferungen zu 60 h. A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig. Bisher erschienen die Lieferungen 1 bis 10.

Die bis jetzt erschienenen 10 Lieferungen (die Hälfte des umfangreichen Werkes) behandeln die Buchstaben A bis K (Kontaktbügel), wobei 300 vorzügliche und instruktive Abbildungen, darunter zahlreiche Schaltungsschemata, die an den betreffenden Stellen gegebenen Erklärungen unterstützen. Für alle Stichworte werden eingehende Beschreibungen und Erläuterungen gegeben, wobei kein Gebiet der Elektrotechnik unberücksichtigt bleibt. Bei der großen Zahl von Konstruktionen, welche auf allen Gebieten der Elektrotechnik hervortreten, war natürlich eine Auswahl geboten. Es ist dabei immer der Grundsatz festgehalten worden, die prinzipiell wichtigen oder interessanten Einrichtungen zu erörtern und im übrigen noch diejenigen Konstruktionen zu erläutern, die bereits eine ausgedehnte Anwendung erfahren haben. Dadurch allein ist es durchführbar geworden, möglichste Vollständigkeit zu erzielen und die Entwicklung der Elektrotechnik bis in die jüngste Gegenwart zu verfolgen.

CLUB-NACHRICHTEN.

Mitteilung.

Kaiser Jubiläums-Stadttheater und Volksoper. Anweisungen für Opern-Vorstellungen und zwar für: 1 Sitz im Parterre 1. Reihe K 2·50 anstatt K 3·60, 1 Sitz im Balkon 2. Reihe K 2 anstatt K 3·50, 1 Sitz im ersten Rang 1. und 2. Reihe K 1·75 anstatt K 3 sind im Clubsekretariat gegen Erlag des betreffenden Betrages wieder erhältlich.

Die Anweisungen, welche bei Vorstellungen mit aufgehobenem Abonnement, dann an Sonn- und Feiertagen keine Gültigkeit haben, werden am Tage der gewählten Vorstellung während der Kassenstunden von 9 bis 5 Uhr an den Tageskassen (im Theater oder im Bazar I. Rotenturmstraße 16) für die betreffende Sitzkategorie wie Bargeld genommen.

Um den Herren Mitgliedern den Bezug der Anweisungen für ermäßigte Karten ins Karl-Theater leichter und rascher zu ermöglichen, haben die Herren:

K. u. k. Hauptmann Emanuel Bittner für das k. u. k. Kriegsministerium, Kontrollor Ferdinand Branner für die Nordbahn, Oberrevident Louis Handofski für die österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Sekretär Dr. Karl Hauler für die Nordwestbahn, Bahnkommissär Dr. Viktor Leipen für die k. k. österr. Staatsbahnen, Ministerialconcipist Dr. Julius Ritter von Strasser für das k. k. Eisenbahnministerium und für alle anderen Clubmitglieder das Clubsekretariat die Entgegennahme von Vormerkungen der Mitglieder für solche Anweisungen, bezw. die Verteilung der letzteren freundlichst übernommen.

Für jede behobene Anweisung (2 Sitze) ist eine Gebühr von 10 h zu entrichten. **Das Benefizienkomitee.**

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der **„Österr. Eisenbahn-Zeitung".**

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe I. 1. Heft: **„Die Eisenbahn-Tarifschenk"** von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1·60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn"** Von Hugo Konstler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1·90.

3. Heft: **„Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs".** Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leéder und Dr. Heinrich Roseaberg. Ladenpreis K. 1·20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes".** Von V. G. Boscovich. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. **„Das Lokalbahnwesen in Österreich".** Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges"** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausrüstung. Von Edmund Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst".** Von Ludwig Frenel, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

I. Reihe, Band 1: **„Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht".** Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5.20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Berik, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Einführung der Winterfahrordnung auf den Lokalstrecken der k. k. österr. Staatsbahnen und auf der Wiener Stadtbahn.

Am 1. Oktober 1. J. tritt auf den Lokalstrecken der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie auf der Wiener Stadtbahn ein neuer Fahrplan in Kraft und ist hinsichtlich der einzelnen Strecken nachstehendes zu bemerken:

I. Wien-Westbahnhof—Neulengbach.

Es verkehren in jeder Richtung 25 Züge, und hievon

zwischen Wien—Purkersdorf und zurück je 12 Züge
„ Wien—Rekawinkel „ „ „ 7 „ und
„ Wien—Neulengbach „ „ „ 6 Züge.

Außerdem werden von der Stadtbahn über Hütteldorf-Hacking nach und von der Westbahnlokalstrecke je sechs Züge geführt, und zwar von Hütteldorf-Hacking nach Purkersdorf und zurück je sechs Züge; Hütteldorf-Hacking nach Rekawinkel und zurück je zwei, und Hütteldorf-Hacking nach Neulengbach je zwei Züge.

II. Wien-K. F. J. B.—Tulln.

Von Wien-K. F. J. B. verkehren ab 1. Oktober 1. J. nach und von Tulln je drei Züge. Von der Stadtbahn (Donaukanallinie) werden in der Winterfahrordnung nach der Lokalstrecke der Franz Josef-Bahn und von derselben auf der Stadtbahn je 24 Züge geführt, und zwar: Heiligenstadt—Kritzendorf und zurück je elf Züge, Heiligenstadt—Wördern sieben, und in der Gegenrichtung acht Züge, endlich Heiligenstadt—Tulln sechs, und in der Gegenrichtung fünf Züge.

III. Stadtbahnverkehr.

Auf der Oberen Wientallinie verkehren 420,
„ „ Unteren Wientallinie „ 316,
„ „ Donaukanallinie „ 316,
„ „ Gürtellinie „ 256, endlich
„ „ Vorortelinie „ 64 Züge.

IV. Praterstern—Meidling S. B.—Unter-Hetzendorf (Wiener Verbindungsbahn)—Hütteldorf-Hacking.

In der Strecke Praterstern—Meidling S. B.—Unter-Hetzendorf bis Hütteldorf-Hacking verkehren in beiden Richtungen 26 Züge, in der Strecke Praterstern—Unter-Hetzendorf (Wiener Verbindungsbahn) und Gegenrichtung 28 und in der Strecke Praterstern-Hauptzollamt 167 Pendelzüge in beiden Richtungen mit Anschlüssen an die Züge der Wiental- und Donaukanallinie.

V. Donauländ- und Donauufer-bahn.

Vom 1. Oktober verkehren von Wien-Westbahnhof nach Heiligenstadt und Gegenrichtung je sieben Züge, von Wien-Westbahnhof nach Unter-Hetzendorf fünf, in umgekehrter Richtung sechs, von Wien-Westbahnhof nach Klein-Schwechat und von Unter-Eberdorf nach Wien-Westbahnhof je ein Zug, endlich von Klein-Schwechat nach Heiligenstadt und zurück je ein Zug. Des weiteren werden in der Strecke Heiligenstadt—Wien-Donauufer-bahnhof (Zwischenbrücken) und Gegenrichtung je zwei Züge geführt.

Eröffnung der Lokalbahnstrecke Rossbach—Adorf.

Die Lokalbahnstrecke Rossbach—Adorf mit den Stationen Freiberg i. V. und Adorf, der Halte- und Verladestelle Arnsgrün und der Personenhaltestelle Lenbetha wurde am 18. September 1906 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hiebei gelangten die Stationen Freiberg i. V. und Adorf (bestehende Anschlußstation der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen) für den Gesamtverkehr, die Halte- und Verladestelle Arnsgrün für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr, die Haltestelle Lenbetha für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr zur Eröffnung. Die Beförderung explosiver Gegenstände auf der Lokalbahn ist ausgeschlossen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Trzebiescyce.

Am 1. Oktober 1906 wird auf der Lokalbahn Skawce—Sierska—Wodna zwischen der Haltestelle Woznibi und der Station Spytkowice bei Km. 29·158 die neue Personenhaltestelle Trzebiescyce für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Fahrkartenausgabe wird durch die Konduktoure im Zuge, die Gepäcksexpedition im Nachzahlungswege erfolgen.

Die Abfahrtszeiten der in dieser Personenhaltestelle anhaltenden Züge sind in dem ab 1. Mai 1. J. giltigen Fahrplanplakate Nr. VII a und Taschenfahrplan Heft II enthalten.

Abänderung der Bezeichnung der Station Wobratain-Cernowitz.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Iglau—Rečic gelegenen Station Wobratain-Cernowitz wird am 1. Oktober 1906 an in Wobratain abgeändert.

K. k. Staatsbahndirektion Villach.

Eröffnung der Haltestelle Weißenstein.

Am 1. August 1906 wurde die zwischen den Stationen Grosslupp und Weixelburg im Kilometer 25·1 der Linie Laibach—Rudolfswert gelegene Haltestelle Weißenstein für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in den beträglichen Fahrplänen bereits kundgemacht. Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle statt. Die Gepäckabfertigung findet im Nachzahlungswege statt. Der Gebührenbereinigung wird der im Nachtrag IV am dem 1. Oktober 1906 giltigen Personentarif, Teil II für die vom Staate betriebenen Lokalbahnen enthaltene Kilometerzeiger zugrunde gelegt.

Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde—Mittelsteine etc.

Tarif vom 1. Mai 1904.

Einbeziehung der Kohlenversandstation Menzelschacht.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1906 wird die Kohlenversandstation „Menzelschacht" der königl. Eisenbahn Direktion Kattowitz, in den seit 1. Mai 1904 giltigen Tarif für den Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehr für Mittelwalde etc. mit der Maßgabe einbezogen, daß für Sendungen von Menzelschacht die Frachtsätze von Aschenbornschacht der Gottessegengrube ausfälligen 9 Heller für 1000 *kg* anzuwenden sind. Die Abfertigung erfolgt durch Station Kochlowitz.

Direktion der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Süd-Nordd-eutschen Verbindungsbahn, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Nachtrag IV zum Anhang I.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1906 treten die im Nachtrag IV zum Anhang I zum Gütertarif, Teil II für den Schlesisch-Sächsischen Verband, giltig vom 1. Jänner 1901 enthaltenen Frachtsätze von Menzelschacht in Wirksamkeit. Gleichzeitig werden dieselben bis auf Einführung neuer Sätze um 0·20 Pfennige für 100 *kg* ermäßigt.

Direktion der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Versand-Abteilung der Weltfirma Teppichhaus-Möbelhaus S. Scheib, kaiserl. und königl. Hoflieferant, Wien, I. Bauernmarkt Nr. 12 ermöglicht es unseren P. T. Mitgliedern anderbald Wiens ihre Auswahl zu Hause bequem treffen zu können. Sie versendet auf Wunsch die weltbekannten, reich illustrierten Spezialkataloge, verschickt Muster aus dem Lager der Möbelstoffe und Lanfteppiche, Skizzen und farbige Abbildungen von Teppichen und Vorhängen, Qualitätsproben von Decken und allen Heterwaren. Lagernde Holz- und Polstermöbel werden photographiert, anzufertigende entworfen; Voranschläge werden kostenlos angefertigt. So erledigt Scheins Versand-Abteilung alle Aufträge, den P. T. Mitgliedern Gelegenheit bietend, die Qualität der Erzeugnisse der Scheinschen Fabriken in Wien und in Zdirec in Böhmen mit deren Vorzüglichkeit zu prüfen. Bei Bedarf genügt es, die Wünsche in bezug auf Preislage, bevorzugte Farbe etc. möglichst präzise, eventuell mit Tapetenmuster oder mit Bezugnahme auf Abbildungen des Preiskuranto der Firma, der auf Wunsch gratis und franko zugesendet wird, anzugeben, um das Richtige bemustert zu erhalten. Die Firma gewährt unseren P. T. Mitgliedern 5 Prozent von den Verkaufspreisen und kann nur auf das Beste empfohlen werden.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

Vervollständigt das Werk auf 1000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Digitized by Google

Gültig ab 1. Juni 1906. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Sommerdienst 1906.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck, München** und **Bad Reichenhall sowie umgekehrt.**

Gültig ab 1. Juni 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arberg—Paris—Genf.

Wien—Lemberg—Czernowitz—Kimpolung.

Wien—Pontafel—Venedig—Rom und Italienische Seebäder.

Wien—Lemberg—Suczawa—Kimpolung und Italienische Seebäder.

Wien—Buhareſt—Constanza—Constantinopel.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—München—Karlsbad 2. Klasse—Berlin und Wien—Eger—(Franzensbad)—Cassel—(Köln)—Aachen.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 16,

Botanical Exchange-Agence. Erteilung von Auskünften, Verkauf von Fahrkarten in Taschenformat.

Letztere sind auch in allen Tabak-Trafiken und Zeitungs-Verschleißen erhältlich.

Die Verkaufsstelle von 8 Uhr abends bis 7 Uhr früh durch Telephonruf an die Aufsichtsperson benützbar.

604

Ich bitte verlangen Sie franko

Prospekte und Muster von den besten steirischen

Herren- und Damenloden

für Jagd, Forst und Touristik, sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Überzieher, Ulster, von der billigsten bis zur hochfeinsten Qualität von der als reell bekannten ersten u. größten Loden-Exportfirma

VINCENZ OBLACK, k. u. k. Hof-tuchlieferant, **GRAZ,** **Murgasse Nr. 9/22.**

Es sind bereits erschienen Lose der

Dritten

Eisenbahner-Lotterie!

Das Los kostet **1 Krone.**

Wiederverkäufer Rabatt.

Trefferwert 125.000 Kronen

Den Haupttreffer per K 50.000 machte bei der Ersten Eisenbahner-Lotterie Herr **Josef Strobl,** Schiffer in Moudsee; bei der Zweiten Eisenbahn-Lotterie Herr **Heinrich Guth,** Hausbesitzer in Prag.

Ziehung unwiderruflich am 15. November 1906.

Losbestellungen effektuiert die Lotterie-Leitung:

Wien, VI. Gumpendorferstraße Nr. 21.

Metallplafonds

sind

billiger und dauerhafter

als

Holz- und Stuck-Decken.

Sie ermöglichen eine prunkvolle, vornehme Ausstattung aller Räumlichkeiten.

Karl Himmelbauer & Lettner

amerik. Stahlzimmerdecken

WIEN, I. Bez., Biberstraße 14

Digitized by Google

Österreichische **Siemens-Schuckert-Werke**
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 538

Dynamomaschinen
Schaltapparate
Installationsmaterial.
Elektromotoren
Zähler
Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage s. Installation I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation ◆ Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 543

Glaser-Diamanten

zu den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.

Geschliffene Diamanten

f. Zeitungsfabriken, zum Zuschneiden v. Cylindern von Rapier-Kalander, Perlstein- u. Cartonpappwalzen u. s. w. liefert die Firma 1849

A. Puschner & Co.
Wien, 9. Beyerl Porzellangasse 16, II/7. 539
Briefl. u. Versand. gratis u. franko.

Glashüttenwerke
vorm.
J. Schreiber & Neffen
WIEN
IX. Liechtensteinstraße 22.
„Glashüttenhof".
Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt, Luxuswaren, Festgeschenke. 474

Preiskurante gratis und franko.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Spiegeleisen, verschiedene Bessemer- und basebessemer Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Baugus, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reserve- und Bandeisen, Radstahlreifen, Achsbahn- und Grobmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spatzlestahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Achsgespanne, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gitterwerke, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedswaare, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wasserpreß geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmasse, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Aufragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 557

Neueste patentierte elastische
STAHLDRAHT-MATRATZE
von
Hutter & Schrantz k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Stahwaren-Fabrikanten
Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 559

Können sich nicht einsacken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schienenschuh

Patent Scheinig & Hofmann.

Vollkommenste Stoßverbindung für Straßen- u. Vollbahnen.

☐ Patente in allen Staaten. ☐

Bahnen, welche unseren Schienenschuh in Verwendung gen. haben:

Linz-Urfahr, Hallstatt, Linz-Gallneukirchen, Pöstlingbergbahn, Preßburg, Aussee, Aussig, Teplitz, Rosen, Barcelona, Krakau, Linz-Kleinberg, Zwickau, Ribarfeld, Aigier, Lütich, Valparaiso (Urgebenbahn), Palermo, Wien, Nordbahnsen, Bielefeld, Augsburg, Chaux de Fonds, Haasn, Wiener Lokalbahnen, Elberfeld-Remscheid, Reichenberg, Osernowitz, Stettin, Ulm, Libau, Mailand, Mühlhausen, Pleuna, Monkau, Dessau, Halle-Merseburg, Zürich, Kohlscheid, Aachen, Lausanne, Madrid, Braunschweig, Karlsruhe, Hohenzollernbahnsen, Halle, Losern, Amiens, Liegnitz, Essen, Navigne, Kognesberg, Trier, Kassel, Düsseldorf, Graz, St. Gallen, Biella - Biala, Remscheid, Benrath, Elberfeld — Oronenberg — Remscheid, Buenos-Aires.

SCHEINIG & HOFMANN, Linz a. D., Ober-Österr.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmaterialie, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.** 512

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Lebensversicherungs Institut des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

Newyorker Germania

WIEN, I. Stubenring Nr. 18, im eigenen Hause.

Versicherungen in Kraft Ende 1902 K 467 000.000, Aktiva laut Bilanz pro Ende 1902 K 153.000.000, Überschuß der Jahresgebarung K 3.702.000, Dividenden verteilt an Versicherte 1902 K 1.300 000, Kautionen bei der k. k. Staats-Zentral-Kasse K 6.208.000.

Die Gesellschaft verteilt Dividenden schon nach zweijährigem Bestehen der Polizze. Die Polizzen sind nach dreijährigem Bestande unanfechtbar (Derliehendeckungs-Polizzen genießen sofortige Unanfechtbarkeit bei Selbstmord oder Tod durch Duell. Die Kriegsversicherung Wehrpflichtiger wird ohne Prämienerhöhung übernommen. Mitglieder des Club österreichischer Eisenbahnbeamten genießen besondere Begünstigungen. 550

J. Braun's Söhne,

Vöcklabruck. Ober-österr.

Gußstahl- u. Feilenfabrik. Gußstahl, Schmiedestücke, Schmiede- und Schlosserei-werkzeug.

Alle Sorten Feilen und Raspeln, Ambosse und Schraubstöcke, sowie Amboßhörner derselben, geschmiedete Schaufel, Gruben- und Oberbauwerkzeug in bester Qualität.

Schleifsteine aus bestem Schorfkorn aus eigenem Bruch. 522

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Budapest Lemberg Csernowitz Innsbruck Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 562

Georg Zugmayer & Söhne
Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Brännerstraße 10
erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:
Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer
Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheiben u. s. w. 588

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik
Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.
Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.
Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflastersteine. Preiskurant und Desinfektionsmittel auf Wunsch gratis und franko. 550

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien XX. Bez., Gleißmanngasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbrecherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**
Wien, XX. Dresdnerstraße 68.
Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Präzer, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 564

Übernehmen
Kaminbauten
zur sofortigen Ausführung unter Garantie der gesetzlichen Stabilität, nach der Ministerialverordnung vom 24. März 1902, Z. 38.990.
Reparaturen schadhafter, Rekonstruktionen und Nachmessung schwachgebauter Kamine.
Radialsteine stets vorrätig, **Dachfalzziegel** Hohl- u. Farmziegel, namentlich für gerade Gewölbe, Drainröhre etc.
Winterbetrieb, Eisenbahngeleise in die Fabrik.
Telephon-Zentrale Rostok.
Ant. Dvořák & K. Fischer
Tonwarenfabrik und Kaminbau-Unternehmung
Letky pr. Libschitz a. M. (Böhmen).

!! Billige böhmische Bettfedern !!
5 Kilo: neue geschlissene K 9.60, bessere K 12.—, weiße daunenweiche geschlissene K 16.—, K 24.—, schneeweiße daunenweiche geschlissene K 30.—, K 36.—. Versand franko per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet.
Benedikt Sachsel, Loben Nr. 252, Post Pilsen, Böhmen.

Felix Blažiček WIEN v. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Decouperzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: Feuersichere Holzschränke. 510
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
XIV/1 Goldschlagstraße 126. X/3 Triesterstraße 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 484

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seinen der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übrigen Bedingungen wie bei der Gewährung eines einmal zu entrichtenden mäßigen Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 567

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford Univer. ... OCT 30 1906

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 855. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

No. 27. Wien, den 8. Oktober 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **130.000** Stück

In allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 535

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 475
Reservefond d. Anst.: K 8,245.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,781.828.

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 588

Dynamomaschinen • • • Schaltapparate Installationsmaterial. • •
• Elektromotoren • Zähler • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Möbel Eisenbahner 5 Prozent Skonto!
Unter Garantie aus erster Hand.
Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.
Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000. Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.
In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.
Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.
Versand reell. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.
HERMANN KLAMPER's Nachf. Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko.
RUDOLF HAAS

604 **Ich bitte verlangen Sie franko**
Prospekte und Muster von den besten steirischen

Herren- und Damenloden
für Jagd, Forst und Touristik, sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Überzieher, Ulster, von der billigsten bis zur hochfeinsten Qualität von der als reell bekannten ersten u. größten Loden-Exportfirma
VINCENZ OBLACK, k. u. k. Hoftuchlieferant, **GRAZ,** Murgasse Nr. 9/22.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die
Erste österr. mech. • • Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Hiezu eine Beilage der Firma Schallehn & Wollbrück in Wien, XIV/2, Schwendergasse 59.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

649

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Metallplafonds

sind billiger und dauerhafter als Holz- und Stukk-Decken.

Sie ermöglichen eine prunkvolle, vornehme Ausstattung aller Räumlichkeiten.

Karl Himmelbauer & Lettner

amerikanische Stahlzimmerdecken

Wien, I. Bezirk, Biberstraße Nr. 14.

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.
HAMBURG 10

SPECIALITÄT: FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER · MODERNSTER CONSTRUCTION · INSPECTIONS- u. TRANSPORT- · DRAISINEN · FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENST.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.

TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF. CODES: ABC IV & ZED, LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächterläutewerke für Eisenbahnen Telegraphenbatterien und Leitungsmateriale, Wassermesser
eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Es sind bereits erschienen Lose der

Dritten

Eisenbahner-Lotterie!

Das Los kostet **1 Krone.**

Wiederverkäufer Rabatt.

Trefferwert 125.000 Kronen

Den Haupttreffer per K 50.000 machte bei der Ersten Eisenbahner-Lotterie Herr **Josef Strobl,** Schiffer in Mondsee; bei der Zweiten Eisenbahn-Lotterie Herr **Heinrich Guth,** Hausbesitzer in Prag.

Ziehung unwiderruflich am 15. November 1906.

Losbestellungen effektuiert die Lotterie-Leitung:

Wien, VI. Gumpendorferstraße Nr. 21.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 27. Wien, den 8. Oktober 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Techniker oder Juristen. Von Karl Spitzer. Betriebs-Eröffnung der Karawankenbahn. Reminiszenzen eines Eisenbahn-Veteranen aus dem 1866er Kriegsjahre. — Chronik: Personalnachrichten. Herbstkurse für Stenographie. Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im August 1906. Die badischen Staatsbahnen im Jahre 1904. Verbesserungen in der Ausstattung der Personenwagen. Betriebsergebnisse der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1905. — Literatur: Österreichisches Kursbuch. Select list of books on railroads in foreign countries: government regulation. Compiled under the direction of A. P. C. Griffin, chief bibliographer of library of congress, Washington 1905. Sammlung der im Jahre 1905 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalien und Konstitutiv-Urkunden und Vorkonzessionen. Deutsch-Österreichische Literaturgeschichte. — Club-Nachrichten: Mitteilung. Änderung einer Begünstigung.

Einladung.

Die Beteiligung der Clubmitglieder an der Abhaltung der Vorträge in unserem Club ist eine sehr schwache und seit Jahren beständig im Rückgange begriffen. Es muß daher zu dem Auskunftsmittel gegriffen werden, außerhalb des Club stehende Personen heranzuziehen, was nicht nur sehr umständlich und mühevoll, sondern auch oft mit größeren Kosten verbunden ist.

Das gefertigte Komitee erlaubt sich daher an die geehrten Herren Clubmitglieder die **dringende Einladung ergehen zu lassen, sich diesem vornehmsten Zwecke des Club widmen und durch rege Beteiligung an der Abhaltung von Vorträgen die Interessen des Club und seiner Mitglieder fördern zu wollen.**

In der Hoffnung, daß diese Einladung den gewünschten Erfolg haben wird, soll in Hinkunft die Absendung von schriftlichen Einladungen zur Abhaltung von Vorträgen an die Herren Clubmitglieder unterbleiben, dagegen werden jene Herren, welche gesonnen sind Vorträge zu halten, gebeten, diese entweder beim Obmanne des gefertigten Komitees oder im Clubsekretariate anmelden zu wollen.

Das Vortrags-Komitee.

Techniker oder Juristen?

Von Oberingenieur Karl Spitzer.

Unter diesem Titel hat in Nr. 25 dieses Blattes ein Jurist zu dem in Nr. 34 der „Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines“ von dem „Ausschusse für die Stellung der Techniker“ veröffentlichten Artikel über eine an das Eisenbahnministerium gerichtete Eingabe der Juristen Stellung genommen.

Ich will vorweg betonen, daß ich dem vom „Ausschusse für die Stellung der Techniker“ veröffentlichten Artikel vollkommen fernstehe.

Dennoch erachte ich es für mein Recht und im Sinne der mit meinen Fachgenossen gepflogenen Rücksprache sogar für meine Pflicht, in dieser Sache, die ja alle Techniker betrifft, nach bester Einsicht das Wort zu ergreifen.

Ich hätte dies allerdings nicht getan, wenn der „Ausschuß für die Stellung der Techniker“ mit dieser Angelegenheit nicht zuerst in die Öffentlichkeit getreten wäre.

Hiemit komme ich eigentlich schon zu dem ersten Punkte der von Herrn Dr. Krakauer gegen den Artikel des „Ausschusses“*) vorgebrachten Kritik. Er behauptet, daß der Vorgang, die Fachgenossen und die Öffentlichkeit über die in gewohnter Selbstüberhebung vorgebrachten Wünsche der Juristen zu unterrichten und dagegen Einsprache zu erheben, an sich schon außerordentliches Befremden erwecken muß.

Nun — wenn Herr Dr. Krakauer bei dem Ausdrucke „außerordentliches Befremden“ vielleicht auch etwas zu viel Farbe in den Pinsel genommen hat, muß ich doch zugeben, daß das Betreten des Weges, der in die Öffentlichkeit führt, auch meinem Geschmacke und dem vieler Fachgenossen nicht entsprochen hat.

Ich kann den Beschluß des „Ausschusses“, beim Eisenbahnminister keine Gegenvorstellungen zu erheben, sondern in die Öffentlichkeit zu treten, weder verstehen, noch billigen. Es wäre meinem Empfinden entsprechender und meiner Ansicht nach auch wirksamer gewesen, wenn, sowie es von den Juristen geschah, auch von den Technikern der k. k. Staatsbahnen oder von dem „Ausschusse“ namens der Techniker an den Minister eine Eingabe gerichtet worden wäre, in der sich die Wünsche und Forderungen der Techniker in ruhiger und sachlicher Weise — ohne Angriffe auf die Juristen — hätten formulieren lassen.

*) Ich will der Kürze halber anstatt des langatmigen Titels „Ausschuß für die Stellung der Techniker“ in Hinkunft bloß „Ausschuß“ sagen.

Digitized by Google

Wenn aber schon solche das Standesinteresse einer bestimmten Gruppe von Technikern betreffende Angelegenheiten öffentlich besprochen werden, dann hätte dies nicht in einer Form geschehen sollen, die dem Replikanten die beste Waffe förmlich in die Hand drückt, nämlich die Berechtigung, sich über die Art der Kritik zu beschweren.

Und damit komme ich zu dem zweiten Punkte der Ausführungen des Herrn Dr. Krakauer, d. i. zu einer förmlichen Blumenlese von unter Anführungszeichen gesetzten Ausdrücken, die er aus der Kritik des „Ausschusses" herausgreift und als eine „Fülle von Beschimpfungen und Schmähungen der Juristen im allgemeinen und der Staatsbahnjuristen im besonderen" bezeichnet.

Wenn ich auch hier vielleicht wieder sagen könnte, daß Herr Dr. Krakauer etwas zu stark unterstrichen habe, so muß ich doch — und mit mir muß es wohl jeder Objektive — zugeben, daß die Kritik des „Ausschusses", abgesehen von ihrem meritorischen Inhalte, sowohl in der Ausdrucksweise, als auch in ihrem ganzen Tone nicht glücklich war. Sie macht auf jeden Unbefangenen den Eindruck, als sei sie aus einer gereizten Stimmung heraus geschrieben und dann sofort, bevor noch die ruhige Überlegung Zeit gehabt hatte, die Sache nochmals zu überdenken, in die Druckerei geschickt worden.

Es kann nun gewiß nicht meines Amtes sein, die Art der Kritik des „Ausschusses" gegen die Juristen, die ja als Hochschüler schließlich Kollegen sind, entschuldigen zu wollen. Dies möge der „Ausschuß", wenn er sich dazu bewogen fühlt, selbst tun.

Allein ich möchte es versuchen, eine Erklärung für diese Gereiztheit zu erbringen, die nicht nur beim „Ausschusse", sondern auch bei einem Teile der dem „Ausschusse" fernstehenden Techniker tatsächlich besteht, somit als ein allgemein zu besprechendes Symptom angesehen werden kann.

Jeder in der Praxis stehende Techniker wird wiederholt die Erfahrung gemacht haben, daß der Jurist sowohl im dienstlichen, als auch im privaten Verhältnisse heute noch viel häufiger an erster Stelle steht als der Techniker. Vielleicht nicht mehr gar so häufig, als etwa vor 30 oder 40 Jahren. Damals waren ja die Juristen sozusagen Alleinherrscher in Amt und Würden. Es war ja auch ganz natürlich, daß es so war. Die „sogenannte Technik" war damals noch keine Hochschule im heutigen Sinne und ein „Ingenieur" war so etwas, wovon man eigentlich keine präzise Vorstellung hatte. Auch im Privatleben war das so. Ich weiß mich noch aus meiner Jugend ganz gut jener Zeit zu erinnern, in der der Jurist als „Herr Doktor" schon lange seine gesellschaftliche Stellung inne hatte und man sich, wenn schon von einem Ingenieur die Rede war, diesen nicht anders als im Lodenrocke, mit hohen Stiefeln und mit der Meßlatte denken konnte.

Die gewaltigen Fortschritte der Technik, die dem letzten Viertel des abgelaufenen Jahrhunderts ihren unvergänglichen Stempel aufgedrückt haben, haben in diesen Anschauungen wohl schon Wandel geschaffen, den Technikern aber noch nicht jenen Lohn gebracht, den sie ihren Leistungen nach verdienen. Ihre Stellung ist auch heute noch oft genug selbst dort keine leitende, wo sie es der Natur der Sache nach schon sein müßte.

Daß nun der Techniker, wenn er sieht, daß es ihm selten gelingt, eine führende Position zu erreichen, sondern daß er meist sich mit der Rolle des Hilfsarbeiters bescheiden muß, daß er insbesondere dann, wenn er diese bittere Erfahrung auch in rein technischen Betrieben und Ämtern machen muß, gereizt und verbittert wird — wer könnte dies für unerklärlich finden?

Daß die Verhältnisse bei uns in Österreich tatsächlich so liegen, weiß jeder, der in diese Einblick hat und davon kann sich jeder überzeugen, der den Schematismus irgend einer Behörde oder einer größeren Privatanstalt zur Hand nimmt. Verschärft werden diese für den Techniker ungünstigen Verhältnisse noch durch den Umstand, daß die leidige „Titelfrage" noch immer nicht gelöst ist. Auch in dieser Beziehung sind also die Juristen uns gegenüber im Vorteil. Andererseits unterliegt es keinem Zweifel, daß die Zeit hierin einmal Wandel schaffen wird, daß sich diese Verhältnisse in dem Maße ändern werden, als die immer weiter fortschreitende Entwicklung der Technik den Dienst der Techniker immer mehr in den Vordergrund schieben, die Techniker selbst aber so weit fortbilden wird, daß sie nicht nur in fachlicher, sondern auch in kaufmännisch-wirtschaftlicher und allgemeiner, sowie auch in gesellschaftlicher Bildung — was ja unbestritten mit zum Fortkommen gehört — den weitgehendsten Anforderungen entsprechen.

Richtigstellen muß ich hier aber die Behauptung des Herrn Dr. Krakauer, daß die in „gewissen staatswissenschaftlichen Vorlesungen" tradierten Fächer von den Technikern nicht gelernt werden.

Die Hörer der Technik haben vielmehr über die Vorlesungen aus Nationalökonomie, Eisenbahnrecht und Buchhaltung Kolloquien zu machen, deren Ablegung eine Bedingung für die Zulassung zur Staatsprüfung bildet. Sie erhalten also in theoretischer Beziehung immerhin eine den Juristen gleichwertige Vorbildung in diesen Fächern.

Ich darf wohl annehmen, daß ich mit dem oben Gesagten eine ziemlich ausreichende Erklärung für die Gereiztheit der Techniker erbracht habe und wende mich nun — alle Gereiztheit beiseite lassend — der sachlichen Kritik der Eingabe der Juristen zu.

Eine solche darf zunächst nicht übersehen, daß es sich im vorliegenden Falle nicht um allgemeine Bestrebungen der Juristen, sondern nur um Forderungen der Juristen der k. k. Staatsbahnen handelt und daß das Meritum dieser Forderungen das Verlangen ist: „Jene

Digitized by Google

Stellen des administrativen, kommerziellen, Kontroll- und Rechnungsdienstes, deren Agenden die Beurteilung vom Standpunkte des Rechtes erfordern," mit Juristen zu besetzen.

Gegen diese berechtigte Forderung läßt sich meines Erachtens auch nicht der Schein einer Einwendung vorbringen.

Anders liegt die Sache, wenn man sich von der obenangeführten allgemein gehaltenen Forderung weg, den konkreten Forderungen der Juristen zuwendet, von welchen ich die hier relevanten anführe: „Besetzung folgender Posten mit Juristen: Staatsbahndirektor (eventuell in Konkurrenz mit Technikern), administrativer Staatsbahndirektor-Stellvertreter, ferner Vorstand und Vorstand-Stellvertreter bei den Abteilungen 1, 2, 6, 7 und 8, endlich Referent für Grundeinlösung bei Staatsbahndirektionen und Eisenbahnbauleitungen."

„Systemisierung einer entsprechenden Anzahl, Juristen vorbehaltener und nicht an einen bestimmten Posten gebundener Stellen der siebenten Dienstklasse (bezw. der entsprechenden Staatsbeamtenrangsklasse nach erfolgter Übernahme in den eigentlichen Staatsdienst) bei den Abteilungen 1, 2, 6, 7 und 8."

Da verlohnt es sich schon, etwas näher zuzusehen. Zunächst der Staatsbahndirektor. Dieser soll nach der Eingabe der Juristen ein Jurist sein. Dabei steht in der Klammer: eventuell (!) mit Konkurrenz von Technikern.

Nnn, ich glaube, der Staatsbahndirektor muß vor allem ein talentierter, mit weitem Blick begabter, zielbewußter Mann der eigenen Initiative sein, der zu organisieren und zu verwalten versteht und den Dienst in allen Zweigen genau kennt. Mag nun seine Vorbildung die Technik oder die Universität gewesen sein, bei den vorhandenen obengenannten Qualitäten, welche aber weder durch das juristische, noch durch das technische Studium an und für sich erworben werden können, sondern zum größten Teile eine glückliche Gabe der Natur darstellen, zum anderen Teile nur durch eisernen Fleiß und vielseitige praktische Verwendung erlangt werden, wird sich für diesen Posten der Techniker ebenso gut eignen wie der Jurist.

Eine sachliche Kritik könnte also bei diesem Punkte der Eingabe der Juristen einwenden, daß der Techniker nicht „in der Klammer" und nicht unter „eventuell" anzuführen wäre, sondern daß es billigerweise heißen sollte: der Staatsbahndirektor soll ein Jurist oder Techniker sein.

Gegen die Forderung, daß der administrative Staatsbahndirektor-Stellvertreter ein Jurist sein soll, wird wohl kein Techniker einen ernsten Einwand erhebeu wollen, da ja ohnehin bei den meisten Staatsbahndirektionen ein Direktor-Stellvertreter für den technischen Dienst schon systemisiert ist.

Was nnn die Vorstands- und Vorstands-Stellvertreterposten der Abteilungen 1, 2, 6, 7 und 8 und die nicht an einen bestimmten Posten gebundenen Stellen der VII. Dienstklasse in diesen Abteilungen betrifft, welche die Juristen der k. k. Staatsbahnen für sich verlangen, so wäre zunächst zu bemerken, daß, wenn dem Verlangen der Juristen entsprochen werden würde, nur die rein technischen Abteilungen, u. zw. Abteilung 3 für Bahnerhaltung und Bau, Abteilung 4 für Zugförderung und Werkstättendienst und die Abteilung 5 für den Verkehrsdienst, den Technikern im ganzen also nur 3 dagegen 5 Abteilungen den Juristen zufallen würden.

Dazu wäre sachlich folgendes zu bemerken: Bei der Abteilung 1 für Personal-, Humanitäts- und Sanitäts-Angelegenheiten und bei der Abteilung 6 für kommerziellen Dienst könnte das von den Juristen in ihrer Eingabe vorgebrachte Motiv, nach welchem sie jene Stelle verlangen, „deren Agenden die Beurteilung vom Standpunkte des Rechtes erfordern" als mehr oder minder zutreffend angesehen werden.

Selbstverständlich zutreffend ist die Forderung bei der Abteilung 2 für Rechtsangelegenheiten.

Die Juristen hätten also bei objektiver Auffassung der Sachlage auf die drei Abteilungen 1, 2 und 6 ebenso Anspruch zu machen, wie die Techniker auf die drei Abteilnngen 3, 4 und 5. Auf diese Weise wäre ja auch die Parität hergestellt.

Anders ist es aber bei den Abteilungen 7 und 8. Die Abteilung 7, die Einnahmenkontrolle, ist doch — wenn auch bei den k. k. Staatsbahnen einzelne Teile, wie das Bureau für Rückvergütungen Agenden haben, welche in die von den Juristen gestellte Bedingung fallen — kein Dienstzweig, dessen Leitung eine besondere juristische Vorbildung benötigt, oder dessen Agenden der Mehrzahl nach eine Beurteilung vom Standpunkte des Rechtes erfordern. Man könnte ja ebensogut behaupten, daß die Einnahmenkontrolle einen vorzüglichen Rechner, einen durch mathematisches Denken geschulten Kopf braucht und deshalb ein Techniker an der Spitze stehen müsse. Auch bei den beiden zu dieser Abteilung gehörigen Zentralabrechnungsbureaux sehe ich die Notwendigkeit, nur Juristen an die Spitze stellen zu müssen, nicht ein. In Parenthese sei hier nur bemerkt, daß die anerkanntermaßen bestgeführte Einnahmenkontrolle einer großen Privatbahn von einem Techniker geleitet wird.

Noch weniger trifft die Notwendigkeit, nur Juristen in den leitenden Stellen zu verwenden, meines Erachtens bei der Abteilung 8 für den finanziellen Rechnungsdienst und mehr selbständigen Bureaux zu. Oder sollte man wirklich annehmen, daß der Vorstand und Vorstand-Stellvertreter, sowie die Beamten der VII. Dienstklasse Juristen sein müssen, wenn sie dem Auskunftsbureau, dem Salzgeschäft oder der Direktionskasse vorstehen können sollen? Warum sollen für diese Posten die Techniker nicht ebenso geeignet sein?

Es zeigt sich nach dem bisherigen also, daß die Abteilungen 7 und 8 ebenso gut von den Techniker für

Digitized by Google

sich reklamiert werden könnten, wie dies die Juristen für sich taten; daß also im Sinne einer sachlichen Kritik diese beiden Abteilungen als solche bezeichnet werden müssen, bei welchen Techniker und Juristen paritätisch zu verwenden wären.

Ich glaube, daß aus den vorstehenden Reflexionen hervorgeht, daß die von den Juristen in ihrer Eingabe aufgestellte prinzipielle Forderung sich mit den im Detail erstellten Forderungen nicht deckt. Denn der Anspruch auf Posten, „deren Agenden die Beurteilung vom Standpunkte des Rechtes erfordern" läßt sich, wie ich oben gezeigt, rücksichtlich der Abteilungen 7 und 8 nicht rechtfertigen.

Der Unmut des „Ausschusses" scheint mir übrigens insoferne auch auf ein Mißverständnis zurückzuführen zu sein, als die Juristen es meiner Auffassung nach nicht auf die Ausschließung der Techniker, als vielmehr auf die Ausschließung der Beamten ohne Hochschulbildung abgesehen haben. (Freilich ist in der Eingabe der Juristen dies durch nichts hervorgehoben, was vielleicht als ein Mangel bezeichnet werden kann.) Meine Auffassung bestätigt auch Dr. Krakauer insoferne, als er dafür plädiert, den Streit „Juristen oder Techniker" dadurch aus der Welt zu schaffen, daß man sich beiderseits zu der Devise „Juristen und Techniker" bekenne. Ich kann diesem Wunsche nur vollinhaltlich beipflichten. Ja ich wünschte, es könnte in dieser Beziehung ein gemeinsamer Schritt unternommen werden! Freilich darf man als das Ideal eines Zusammenwirkens der Techniker und Juristen, nicht wie dies Herr Dr. Krakauer tut, das Patentamt hinstellen. Wie die Verhältnisse dort beschaffen sind, wurde bereits in Nr. 12 und 26 vom Jahre 1905 der „Zeitschrift des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines" dargelegt.

Es hat eben heute — wie schon oben ausgeführt — leider noch in vielen Ämtern der Techniker noch immer nicht die seiner Leistung entsprechende Stellung!

Trotz all' dem hegen wir die bestimmte Zuversicht, daß jene Stellen, die uns gebühren, heute aber noch nicht in unseren Händen sind, durch die zwingenden Umstände, die ich früher erwähnte, uns in der Zukunft zufallen werden. Dies umso gewisser, als sich diese Erkenntnis auch schon in maßgebenden Kreisen durchzusetzen beginnt. Ein Beweis hiefür ist der Umstand, daß die Jugend aus diesen Kreisen nicht mehr ausschließlich zum Juristen, sondern manchmal auch zum Techniker erzogen wird.

Auf neutralem Gebiete, also dort, wo es nicht speziell einer juristischen, oder speziell einer technischen Vorbildung, sondern allgemein der Hochschulbildung bedarf, dort werden wir friedlich nebeneinander konkurrieren und da wird es nur darauf ankommen, ob die betreffende Person, der Jurist, oder der Techniker die größere Befähigung und persönliche Eignung für den Posten besitzt. Auf solchem Gebiete aber sollten wir auch gemeinsam ankämpfen gegen jene Fälle, in denen der Beamte ohne Hochschulbildung oft nur auf Grund längerer Dienstzeit (er diente lange schon, während der Hochschüler noch seinem opfervollem Studium oblag) über den Hochschüler hinweg nach führenden Stellungen zu langen sucht.

Ob die Juristen einen „Ausschuß" haben, der es sich zur Aufgabe macht, ihre Stellung in dieser Richtung zu schützen, weiß ich nicht. So viel ist mir aber bekannt, daß die Juristen es niemals dulden würden, daß z. B. irgend ein Vorstands- oder Vorstands-Stellvertreterposten durch einen Beamten ohne Hochschulbildung besetzt werde, wenn geeignete Hochschüler (Juristen) dafür zur Verfügung sind.

Wir Techniker sind in dieser Beziehung leider weniger energisch. Wir sehen es oft ruhig mit an, daß solche Dinge geschehen und machen höchstens einmal die Faust im Sacke. Es ist mir nicht bekannt geworden, daß der „Ausschuß für die Stellung der Techniker" in solchen Fällen eingegriffen hätte. Wie könnte es sonst möglich sein, daß es z. B. Anstalten gibt, bei denen die Techniker mit den administrativen Beamten, die nicht nur keine Hochschüler sind, sondern auch ehemalige Korporäle und solche, die deren Bildungsgang besitzen, in ihrer Mitte haben, in einen gemeinsamen Status zusammengeworfen werden? Daß die Techniker also nicht früher avancieren können bis alle ihre Vordermänner — und sei auch nicht ein Hochschüler darunter — drangekommen sind?

Wie wäre es sonst möglich, daß bei solchen Verwaltungen „Ingenieure" ernannt werden, die niemals die technische Hochschule gesehen haben und dann wie die anderen Techniker Oberingenieure werden?

Wie wäre es sonst möglich, daß es Verwaltungen gibt, die sogar in rein technischen Abteilungen Vorstands- oder Vorstands-Stellvertreterposten trotz vorhandenen, geeigneten Materiales an Technikern mit Beamten ohne Hochschulbildung besetzen?

Man könnte noch einige Seiten lang so weiter fragen.

Solche Fälle, wie die wenigen hier angeführten, würden dem „Ausschusse" manche dankbare Aufgabe zur Betätigung seiner Wirksamkeit im Interesse der Stellung der Techniker bieten. Jedenfalls wären diese Aufgaben dankbarer, als es jene Aufgabe war, die vom „Ausschusse" durch seinen Artikel über die Eingabe der Juristen in wenig glücklicher Weise zu lösen versucht worden ist.

Bemerkungen zu dem vorstehenden Aufsatz.

Von Dr. Franz Hilscher.

Es sei mir ferne, mich in den Streit „Juristen oder Techniker" einzumischen; ich möchte nur feststellen, daß, soweit es den Eisenbahndienst angeht, außer diesen beiden noch eine Kategorie von Beamten vorhanden ist und sein

Digitized by Google

muß, nämlich jene ohne Hochschulbildung, welche in ihren Ansprüchen meines Erachtens weder durch die Techniker noch durch die Juristen verkürzt werden dürfen. Abgesehen von allen Posten des exekutiven Verkehres-, kommerziellen und Materialdienstes, von vielen Stellen im Zugförderungs-, Bau- und Bahnerhaltungsdienste, sind es gerade auch die von Herrn Ober-Ingenieur Spitzer als „neutral" bezeichneten Stellen in den Abteilungen 7 und 8 der k. k. Staatsbahndirektionen, für welche diese Beamten, falls sie, insbesondere für die Vorstandsposten, die Eignung besitzen, in Betracht kommen. Aber auch in anderen Abteilungen der Staatsbahndirektionen und selbst in mehreren Departements und insbesondere in den „Hilfsämtern" des Ministeriums gibt es Posten und Stellen genug, für welche die Hochschulbildung nicht erforderlich ist.

Mir scheint für den Bereich der Eisenbahnverwaltung folgendes das Richtige zu sein: Für alle Stellen mit rein juristischem, bezw. technischem Geschäftskreis selbstverständlich Juristen, bezw. Techniker; für Stellen mit Agenden, die eine juristische, bezw. technische Beurteilung erfordern, ebenfalls Juristen, bezw. Techniker; für Stellen welche Hochschulbildung überhaupt erfordern, Techniker oder Juristen bei vorhandener Spezial-Befähigung, für alle anderen Stellen, auch die Vorstandsstellen, der Beamte ohne Hochschulbildung, wobei die Frage, welche Mittelschulbildung für diese Kategorie die richtige ist, heute wohl dahin zu entscheiden ist, daß von ganz vereinzelten Posten (Buchhaltung z. B.) abgesehen, keine als solche anzuerkennen und es somit gleichgiltig ist, welche Mittelschulbildung vorhanden ist.

Anders wird dies erst werden, wenn einmal die vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" seit Jahren propagierten Eisenbahn-Akademien bestehen werden, welche für das Fach eigens vorgebildete Mittelschüler den Verwaltungen zur Verfügung stellen werden.

Daß bei solchen Grundsätzen aber die Erreichung der Gehaltsklasse wesentlich anders als heute gestaltet werden muß, ist selbstverständlich. Dann ist der Grundsatz, daß die Mittelschüler niemals oder nur in Ausnahmsfällen Oberbeamte werden können und ähnliches, nicht mehr haltbar, sondern dann muß der Befähigte in dem seiner Vorbildung entsprechenden Dienstzweige so hoch aufsteigen können, als überhaupt in demselben Posten vorhanden sind.

Betriebs-Eröffnung der Karawankenbahn.

Am 30. September l. J. wurde in Anwesenheit des Eisenbahnministers Sr. Exzellenz Dr. v. Derschatta und zahlreicher Festgäste die Karawankenbahn feierlich mit dem um 11 Uhr 20 Minuten von Villach abgelassenen Eröffnungszuge dem Betriebe übergeben.

In der Station Rosenbach, in welcher die Villacher mit der Klagenfurter Linie zusammentrifft, vollzog sich die feierliche Weihe des Eröffnungszuges. Das Stationsgebäude und die zwischen Tannenwäldchen teils an der steilen Berglehne, teils gegenüberliegenden Sektionsgebäude und technischen Anlagen prangten im Festschmucke. Unter den Klängen der Volkshymne und den Zurufen der Menschenmenge verließen die Festgäste den Zug, worauf Se. Exzellenz Landeshauptmann Graf Goëß den Herrn Eisenbahnminister und die übrigen Festteilnehmer begrüßte, die Bedeutung des heutigen Tages hervorhob, an welchem durch die nunmehr vollendete Karawankenbahn eine direkte Verbindung mit dem See-Emporium Triest geschaffen wird, durch welche Handel, Industrie, Produktion und Gewerbe einen neuen Aufschwung nehmen und eine neue Förderung erhalten sollen. Der Landeshauptmann sprach allen denjenigen den innigen Dank aus, die an dem Zustandekommen der Eisenbahnverbindung und der Überwindung unsäglicher Schwierigkeiten tätigen Anteil genommen haben und forderte die Versammlung auf, in Treue, Ergebenheit und Dankbarkeit des allergnädigsten Kaisers und Herrn zu gedenken und schloß mit dem Rufe: „Seine Majestät unser allergnädigster Kaiser lebe hoch! hoch! hoch!" Die Versammelten stimmten begeistert in die Hoch-Rufe ein.

Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. v. Derschatta dankte im Namen der Regierung für die vom Landeshauptmanne in so beredten Worten zum Ausdrucke gebrachte patriotische und loyale Gesinnung sowie für die freundschaftliche Begrüßung. Mit Recht habe der Landeshauptmann auf die hohe Bedeutung verwiesen, die dem neuen Schienenstrange zukomme. Als der Reichsrat im Jahre 1901 den Bau der neuen Alpenbahnen beschloß, ließ er sich vor allem von zwei Gesichtspunkten leiten: nämlich die Heranziehung der nördlich gelegenen Gebiete an Triest und die Abkürzung der Verbindung des ersten und größten Seehafens der Monarchie mit den Zentren des Nordens und mit den Alpenländern, in erster Linie mit Kärnten. Heute aber erst wird das Schlußglied in die Kette, welche die einzelnen Schienenwege der Alpenbahnen bilden, gelegt, wird der durch Jahrzehnte gehegte heißeste Wunsch der Bevölkerung Kärntens verwirklicht, wird der Zweck der Bemühungen der berufenen Faktoren erreicht. Es gereiche ihm zur besonderen Freude, daß er in der Lage sei, der Einweihung gerade dieses Schlußstückes der Bahnlinie beizuwohnen. Dankbar gedenke er hiebei der Verdienste seines Amtsvorgängers und jenes Mannes, den er als den eigentlichen technischen Schöpfer dieses Werkes betrachte und den er hier besonders herzlich begrüße. (Unter lebhafter Zustimmung reichte der Herr Minister bei diesen Worten dem anwesenden Sektionschef, früheren Eisenbahnbaudirektor Wurmb die Hand.)

Der Herr Minister fuhr dann fort: Dankbar gedenke ich der Techniker, die mit wahrem Stolz auf das vollendete Werk blicken können, der braven Arbeiter, die ihr Leben und ihre Gesundheit aufs Spiel gesetzt haben und mit Wehmut jener Opfer, die ein tragisches Geschick gerade hier gefordert hat. Daß diese Opfer keine vergeblichen gewesen seien, daß die Hingebung, mit der alle an dem großen Werke gearbeitet haben, ihre Früchte trage, daß dem Bau jener Erfolg beschieden sein mag, den wir alle heute erhoffen, daß ist mein innigster Wunsch. Möge dem schönen Lande mit seiner markigen, treuen Bevölkerung der heutige Tag ein Markstein für seine Entwicklung sein, möge ihm die Verbindung mit der Adria neue wirtschaftliche Bahnen erschließen und möge dem Lande mit der Unterstützung der Regierung, die ihm stets gewiß sein wird, eine neue Epoche des Aufschwunges und der Entwicklung beschieden sein. In diesem Sinne bitte ich Se. fürstbischöflichen Gnaden, dem neuen Schienenwege nunmehr die kirchliche Weihe zu erteilen.

Se. Exzellenz der hochw. Fürstbischof Dr. Kahn nahm hierauf unter großer Assistenz die Weihe der reichgeschmückten Lokomotive des Eröffnungszuges und des Schienenstranges vor. Hierauf wurde von dem Veldener Männergesangvereine

Digitized by Google

ein Chor gesungen. Der Herr Minister ließ sich die Mitglieder der Bauleitung vorstellen und sprach ihnen seine Befriedigung über die Vollendung der Arbeit und seine Anerkennung aus.

Nunmehr wurde der Eröffnungszug neuerlich bestiegen und wenige Minuten später rollte die Lokomotive in den 7976 Meter langen Karawanken-Tunnel ein. Etwa 13 Minuten umfing das nächtliche Dunkel den Reisenden, dann aber eröffnete sich ein reizvoller Blick ins Tal der Wurzener Save. Nordöstlich wird das Massiv des Hochstuhls sichtbar und bald war die Station Aßling erreicht, in welcher die Karawankenbahn ihren Anschluß an die bereits dem Verkehre übergebene Wocheiner Bahn findet.

Ebenso wie in allen anderen Stationen hatte sich auch hier die Gemeindevertretung und ein überaus zahlreiches Publikum eingefunden, welches den Eröffnungszug sympathisch begrüßte. In Vertretung des Landes Krain begrüßte Landeshauptmann Edler v. Detela den Herrn Eisenbahnminister, der ihm für sein Erscheinen herzlich dankte. Nach kurzem Aufenthalte wurde die Rückfahrt nach Klagenfurt über Rosenbach angetreten, von wo die Linie nach Klagenfurt unmittelbar hinter der Station abzweigt.

In Klagenfurt, wo die neue Linie in dem bedeutend erweiterten Zentralbahnhofe ihr Ende und den Anschluß an die Südbahn erreicht, hatte sich ein zahlreiches Publikum eingefunden. Die Gemeindevertretung war unter Führung des Bürgermeisters Nonner erschienen, welcher an den Eisenbahnminister eine Ansprache richtete, in welcher er die hohe Bedeutung der Verbindung der Stadt Klagenfurt mit Triest und den Alpenbahnen hervorhob, wodurch der langgehegte sehnlichste Wunsch der Bevölkerung der Landeshauptstadt in Erfüllung gegangen sei. Der Bürgermeister dankte dem Herrn Minister für die bisherige werktätige Unterstützung seitens der Regierung und erbat auch für die Zukunft die Fürsorge und das Wohlwollen derselben. Se. Exzellenz Minister Dr. v. Dorschatta dankte für die freundliche Begrüßung und betonte, die Regierung sei sich bewußt, durch Herstellung der Schienenverbindung mit Triest und den übrigen Alpenländern noch nicht alles getan zu haben. Sie werde darauf bedacht sein, auf dem Verkehrs- und technischen Gebiete nach Tunlichkeit den Wünschen des Landes und insbesondere der Landeshauptstadt Klagenfurt entgegenzukommen.

Um 5 Uhr nachmittags versammelten sich die Festteilnehmer auf Einladung des Bürgermeisters Nonner im festlich geschmückten Saale des Musikvereines, wo den Festteilnehmern ein Imbiß serviert wurde. Bürgermeister Nonner brachte einen begeisterten Trinkspruch auf Se. Majestät den Kaiser. Abgeordneter Dobernig gedachte der Verdienste des ehemaligen Handelskammer-Präsidenten Dr. Erwein und des Eisenbahnministers Dr. v. Dorschatta, des Sektionschefs Wurmb, des gegenwärtigen Eisenbahnbau-Direktors Sektionschef Millemoth um das Zustandekommen der neuen Alpenbahnen und trank schließlich auf das Wohl des Eisenbahnministers. (Allgemeiner lebhafter Beifall.)

Die Linie Villach—Rosenbach führt vom Staatsbahnhof Villach (502 *m* Seehöhe) mit Benützung der bestehenden Linie nach Tarvis zur Betriebsweiche Warmbad—Villach, dann auf eigenem Geleise bis zur Gailbrücke, von welcher sich westwärts ein schöner Ausblick auf die gewaltigen Felsabstürze des Dobratsch und ins Gailtal bietet.

Jenseits der Brücke wendet sich die Trasse gegen Osten zu der auf einem Plateau gelegenen Station Finkenstein (511 *m*, 5·5 *km* vom Staatsbahnhofe Villach). Nordwärts liegt die Ortschaft Möllnern, südlich auf der Höhe die Ruine Finkenstein.

Die Bahn folgt, stets ansteigend, der Richtung des Seebaches, übersetzt ihn zweimal und führt dann im Anblicke des südöstlich emporsteigenden Mittagskogels und der westlichen Ausläufer der Karawankenkette durch sumpfige Mooswiesen zur Station Faak (573 *m*, 11 *km* vom Staatsbahnhofe Villach).

Nordwärts liegt der malerische Faakersee, dessen Insel und Ufergelände von schmucken Villenbauten belebt sind.

Weiter gelangt die Bahn, abwechselnd ansteigend und horizontal, über den Schuttkegel des Worounitzabaches, zuletzt in kleinem Gefälle zur Station Ledenitzen (605 *m*, 16 *km* vom Staatsbahnhofe Villach).

Die Trasse verläßt nun den Talboden und zieht am Fuße der Karawankenkette über Kouglomeratfelsen und an den steilen Felshängen eines alten Bergsturzes hin zum Kulminationspunkt (619·5 *m*) und fällt dann, auf hohen Dämmen und in Einschnitten sich nach Süden wendend, bis zur Station Rosenbach (601 *m*, 22·5 *km* vom Staatsbahnhofe Villach, 30 *km* von Klagenfurt), dem Vereinigungspunkte der Klagenfurter und der Villacher Bahnlinie.

Ein herrlicher Rundblick bietet sich hier auf das Drautal mit dem Rosenbachviadukt im Vordergrunde, auf die Karawanken vom Hochobir bis zu dem gegenüber der Station aufsteigenden Sucha vrh und dem zackigen Hahnenkogel, der steil zum Roschitzasattel abfällt. Unter diesem Sattel führt nun, die Landesgrenze zwischen Kärnten und Krain überschreitend, der Karawankentunnel nach Aßling. Westwärts schließen die felsigen Schroffen der Baba, der Resmeuitza und die bewaldete Gradschitza das Gesichtsfeld.

Die Linie Rosenbach—Aßling führt nach dem Verlassen der Station Rosenbach steil ansteigend (20·5 bis 23·5‰) durch das sich verengende Rosenbachtal in Einschnitten und über hohe Dämme zur Vereinigung des Gradschitza- und Bärengrabenbaches, wo eine Wehranlage die zum Bahnbetriebe des Karawankentunnels nötige Wasserkraft liefert. Dann gelangt die Bahn im Gradschitzagraben aufwärts über die zweigeleisige Gradschitzabrücke zum Eingange des 7975 *m* langen Karawankentunnels.

Dieser Tunnel ist der zweitgrößte der neuen Alpenbahnen; er ist zweigeleisig, steigt mit $3^{0}/_{00}$ zum Kulminationspunkte (637·6 *m* Seehöhe) und senkt sich nach einer kurzen horizontalen Strecke mit $6^{0}/_{00}$ Gefälle nach Aßling.

Der Tunnelbau wurde am 21. Juni 1901 an der Nordseite begonnen und Ende Juni 1906 beendet; das durchfahrene Gestein gehört meist der Triasformation an (Dolomite, Werfener Schichten, bituminöse Schiefer etc. in raschem Wechsel), an der Südseite einem Karbongebirge, dessen Kohlenschiefer durch riesigen Druck und die Bildung schlagender Wetter dem Bau ungeahnte Schwierigkeiten entgegensetzte.

Verdient schon die Präzision, mit welcher der Durchschlag des Tunnels erfolgte, die höchste Anerkennung, so gibt die Bewältigung der ganz exzeptionellen Schwierigkeiten und ungeahnten Komplikationen während des Baues das glänzendste Zeugnis von der hohen Stufe unserer heimischen Eisenbahnbautechnik, die, so viele Triumphe sie bei der Herstellung der Alpenbahnen gefeiert hat, mit der Durchführung dieses Tunnelbaues ihre bewundernswerteste Leistung vollbracht hat.

Nach dem Austritte aus dem Tunnel führt die Bahn an den ehemaligen Baubetriebsanlagen von Birnbaum vorbei im Tale der Wurzener Save mit durchschnittlich $20^{0}/_{00}$ Gefälle abwärts und übersetzt die Reichsstraße sowie die Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach.

Sie gelangt, während nordöstlich der gewaltige Hochstuhl sichtbar wird, nach Durchfahrung einer S-Kurve zum Anschlusse an die Linie Tarvis—Laibach und parallel zu dieser über den Aßling-Bach in die Station Aßling (573 *m*, 13 *km* von Rosenbach).

Diese Station ist durch den Bau der Karawanken- und Wocheiner Bahn ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt geworden, in welchem die Bahngeleise aus fünf Richtungen, von Villach,

Digitized by Google

Klagenfurt, Tarvis, Laibach und Triest, einmünden. Hier endigt die von Rosenbach aus zweigeleisige Karawanken-Bahn und findet an die eingeleisige Wocheiner Bahn Anschluß.

Die Linie Rosenbach—Klagenfurt der Karawanken-Bahn wendet sich nach dem Verlassen der Station Rosenbach in scharfem Bogen (R. = 250 *m*) nach Südosten, führt durch einen kurzen Tunnel und unmittelbar darnach auf dem 239 *m* langen, 52 *m* über der Bachsohle gelegenen imposanten Rosenbach-Viadukt über die tief eingerissene Rosenbach-Schlucht (drei Öffnungen mit Eisenkonstruktion zu 54 *m* Weite, vier Wölböffnungen mit 12 *m*).

Darnach gelangt die Bahn längs einer durch Bergsturz gebildeten Lehne, weiter über den Radlschgraben und eine zu Rutschungen neigende Lehnterrasse, welche beim Bahnbau große Schwierigkeiten bereitete, zur Station Maria-Elend (525 *m*, 6 *km* von Rosenbach), von welcher sich ein schöner Überblick über das weite Drautal eröffnet.

Nordwärts liegt der weitgedehnte grüne Rücken der Sattnitz, fern im Osten auf einem Felsvorsprung das Sattnitz-Plateaus das stattliche Hollenburger Schloß, das bei der Weiterfahrt stets sichtbar bleibt.

Nach der Ausfahrt aus der Station Maria-Elend übersetzt die Bahn den großen Sucha-Graben (Eisenkonstruktion von 40 *m* Weite, beiderseits je zwei Wölböffnungen von 8 und 10 *m* Weite), bald darauf den kleinen Sucha-Graben (vier Viadukbogen von 12 und 10 *m* Weite) und führt nun mit 20‰ Gefälle über den Schuttkegel des Sucha-Baches, dann horizontal längs der Lehne an Suetschach vorbei mit schönen Ausblicken auf den massigen Dobratsch und den pittoresken Mittags-Kogel im Westen sowie den stark zerklüfteten Koslak und die Ortatscha im Süden.

Nach Übersetzung des aus dem Bäreutal kommenden Feistritz-Baches mit einem 24 *m* über der Bachsohle liegenden Viadukt (zwei Öffnungen mit Eisenkonstruktion von 45 *m* Weite, beiderseits anschließend drei, beziehungsweise vier Wölböffnungen von 10 *m* Weite) erreicht die Bahn die Station Feistritz im Rosentale (481 *m*, 12 *km* von Rosenbach).

Außerhalb der Station führt die Bahn mit 16‰ Gefälle längs einer steilen, durch Stütz- und Futtermauern gesicherten Lehne an Hundsdorf vorbei auf Dämmen und in Einschnitten; über den letzten großen Einschnitt wird der schnttreiche Flottschach-Bach mittels eines Aquäduktes geführt.

Die Bahn gelangt in dem weiten Talboden der Drau und in geringem Gefälle an der Ortschaft Weizelsdorf vorbei zur Station Weizeisdorf (433 *m*, 18 *km* von Rosenbach), von welcher die Lokalbahn nach Ober-Feriach abzweigt.

Nun wendet sich die Trasse nach Nordosten, um das Drautal zu durchqueren, übersetzt die Rosentaler Landstraße und gleich danach die sogenannte kleine Drau, einen Seitenarm des Draufusses, mit zwei 20 *m* weiten Eisenkonstruktionen und führt auf eisernen, von Steinpfeilern getragener Brücke über zwei Öffnungen von 40 *m* Weite (Flutöffnungen) und zwei Öffnungen von 50 *m* Weite über den Draufluß.

Unmittelbar darauf übersetzt die Bahn die nach Klagenfurt führende Reichsstraße und beginnt mit durchschnittlich 25‰ an der steil abfallenden Hollenburger Lehne über hohe Dämme, Stütz- und Futtermauern und den Hollenburger Viadukt (fünf Wölböffnungen zu 12 und 10 *m*) bergan zu steigen. Während der Fahrt bietet sich ein herrlicher Überblick über das weltausgedehnte Drantal mit seinen zahlreichen Ortschaften (darunter Feriach) und auf die felsige Gebirgskette der Karawanken vom Hochobir im Osten bis zum Mittagskogel im Westen; besonders die imposante Koschuttagruppe tritt im Hintergrunde allmählich wirksam hervor.

Die Bahn erreicht nun, nordwärts schwenkend, bei Station Maria-Rain (521 *m*, 23 *km* von Rosenbach) die Höhe des Sattnitzplateaus, der Wasserscheide zwischen Drantal und Klagenfurter Becken. Südöstlich vom Stationsplatze liegt der freundliche Wallfahrtsort Maria-Rain am Rande des steil zum Draufusse abfallenden Südhanges der Sattnitz

Noch ein kurzer Rückblick bietet sich auf die Karawankenkette, dann fällt die Bahn mit durchschnittlich 20‰ in Höhlengraben parallel zur Reichsstraße abwärts, übersetzt das Tal dreimal und gelangt nach schönen Ausblicken auf den Wörthersee zur Station Viktring (440 *m*, 28 *km* von Rosenbach).

Nun durchquert die Trasse eine zu St. Ruprecht gehörige Häusergruppe und wendet sich im Anblicke der Stadt Klagenfurt nach Osten, um in den neu errichteten Zentral-Personen- und Rangierbahnhof Klagenfurt (441 *m*, 30 *km* von Rosenbach) einzumünden, der sich an der Stelle der ehemaligen Südbahnstation befindet. Hier hat die Bahn an die Südbahnstrecke Marburg — Franzensfeste sowie an die Staatsbahnlinie nach Glandorf, Selztal und Amstetten Anschluß.

Mit der Eröffnung der Linien Klagenfurt—Aßling und Villach — Rosenbach der Karawankenbahn sind nunmehr sämtliche im Artikel I des Gesetzes vom 6. Juni 1901 als neu herzustellen bezeichneten Eisenbahnen mit Ausnahme der laut Artikel IV erst für das Jahr 1908 vorgesehenen Reststrecke der Tauernbahn von Bad-Gastein bis Spittal an der Drau dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Reminiszenzen eines Eisenbahn-Veteranen aus dem 1866er Kriegsjahre*).

Niedergeschrieben im 25. Gedenkjahre 1891.

Von Heinrich Wisgrill, Eisenbahn-Ober-Inspektor i. P.

Die Kriegserklärung Preußens an Österreich war erfolgt, Sachsens treue Bundesgenossenschaft war für Österreich gesichert und es erging an die Böhmische Westbahn der Auftrag seitens unserer Regierung: Alle rollenden Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel in der Richtung gegen die Grenzstation Furth i. W. zu dirigieren, dieselben nach Baiern und auf die Kaiserin Elisabeth-Bahnstrecke Passau — Linz — Wien und darüber hinaus fortzuschaffen und die Bahn, resp. deren Brücken nach Anordnung der Regierung rechtzeitig unfahrbar zu machen, sobald der Betriebsdirektion von der Statthalterei für das Kronland Böhmen die Mitteilung zugehen werde, daß der Feind die Grenze Böhmens überschritten habe.

Die sächsische Regierung wollte nun Vorsorge treffen, daß ihre Kassenüberschüsse in Geld- und Silbermünze, einschließlich der Staatspapiere, der Kriegskasse u. s. w. im Wertbetrage von zirka 35 Millionen Talern, von Dresden über Bodenbach—Prag—Furth i. W. nach München befördert werden, wenn die Kriegsereignisse ihren Anfang nehmen. So stand die Betriebsdirektion der Böhmischen Westbahn mit der Königlich sächsischen Staatsbahn wegen der präzisen Beförderung des erwähnten, in sechs Eisenbahnwaggons verladen gewesenen Staatsgutes in geheimer Korrespondenz, weil zu der damaligen Zeit die Verbindungsbahn zwischen der Österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaftsstrecke Prag(Hrabowka), Böhmische Westbahn Smichow nicht bestanden hatte und die Überfuhr des erwähnten Schatzes vom Bahnhofe der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Prag zum Bahnhofe der Böhmischen Westbahn Smichow durch ihren Kontrahenten Anton Weber per Achse besorgt werden mußte.

Es war diesbezüglich vereinbart worden, daß die Beförderung des in Rede stehenden Schatzes ab Dresden bis nach München mit Eilzugsgeschwindigkeit stattzufinden habe, und daß der Betriebsdirektion der Böhmischen Westbahn von

*) Wir erfüllen gerne den Wunsch des Herrn Verfassers, seine „Reminiszenzen" anläßlich des 40jährigen Gedenktages auch unseren Lesern zur Kenntnis zu bringen. Die Red.

Digitized by Google

Dresden aus der Abgang des Wertzuges, sowie die Ankunftszeit in Prag telegraphisch angezeigt werde, damit seitens der Böhmischen Westbahn rechtzeitig Veranlassung getroffen werden könne, daß die erforderliche Anzahl Abstreifwagen den Zug auf dem Bahnhofe der k. k. priv. Österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Prag erwarte und die sofortige Abladung, resp. Überfuhr des Wertgutes nach Smichow, Bahnhof der Böhmischen Westbahn, stattfinden könne.

Die telegraphische Verständigung über die erfolgte Absendung der in Dresden mit dem in Rede stehenden Staatsgute beladenen sechs Eisenbahnwaggons kam der Betriebsdirektion der Böhmischen Westbahn, soviel mir erinnerlich ist, in dem Augenblicke zu, als die Preußen in Hannover und Sachsen eingerückt waren, also, bevor sie die Grenze Böhmens bei Reichenberg, Liebenau, Trautenau und Nachod überschritten hatten, daher ich sofort wegen unverzüglicher Abtransportierung des sächsischen Wertgutes von Prag (Staatsbahnhof) via Smichow—Pilsen—Furth i. W. nach München das Nötige im Sinne der diesbezüglich bereits getroffenen Vorkehrungen veranlaßte.

Ich hatte diese Vorkehrungen derart getroffen, daß die Abladung des Gutes in Prag und die Überfuhr desselben nach Smichow, sowie die Verladung innerhalb der kurzen Zeit von drei Stunden bewerkstelligt werden konnte.

Die in Dresden beladenen Waggons waren mit sächsischen Staatsplomben und mit sächsischen Siegeln versehen und hat die Entplombierung und Entsiegelung der Waggons, die Abladung des Gutes in Prag (Staatsbahnhof), das Überführen nach Smichow, die Verladung des Gutes daselbst, die Plombierung und Versiegelung der Waggons im Beisein mehrerer königlich sächsischer Staatsorgane, unter denen sich auch der damalige Oberbuchhalter der königlich sächsischen Staatsbahnen, Herr Robert J. Dietzschold (nachmaliger Zentralinspektor der Nordbahn), befand, und in meiner Gegenwart stattgefunden.

Die Lokomotive war geheizt, das Zugspersonal war bereit, daher nach der Kontrolversch ließung der sechs Waggons der Separat-Eilzug unter Begleitung der königlich sächsischen Staatsorgane sofort nach Furth i. W. (resp. nach München) abgehen konnte; dieser Begleitung schloß ich mich bis Furth i. W. aus dem Grunde an, um bei der anstandslosen Übergabe der plombierten und mit sächsischen Staatssiegeln versehenen Waggons an die Organe der bairischen Eisenbahn in Gemeinschaft mit den königlich sächsischen Staatsorganen intervenieren zu können.

Mir fiel ein Stein vom Herzen, als in Furth i. W. die Übergabe der sechs Waggons an die bairischen Eisenbahnorgane anstandslos realisiert war; das wird man begreifen, wenn ich hier anführe, daß tagszuvor bei einem Lastzuge ein Waggon mit unverpackter Zucker-Raffinade infolge Entgleisung bei Radotin umstürzte und die Zuckerbrote über den Damm heruntergerollt waren. Dieses Malheur schwebte mir während der ganzen Fahrt mit dem sächsischen Wertzuge bis Furth i. W. vor Augen und ich lebte in fortwährender Angst, daß uns nicht etwa Ähnliches mit den mit Gold- und Silbermünzen gefüllten Fäßchen, dann mit den Kisten mit Banknoten und Wertpapieren passierte, bis ich alles wohlbehalten an seinen Bestimmungsort gebracht.

Als vom Kriegsschauplatze Langenbruck, Trautenau, Nachod, Skalitz, Schweinschädel, Königinhof, Jaromĕř, Podol, Münchengrätz, Ähnliches mit den mit Gold- und Silbermünzen gefüllten Fäßchen, dann mit den Kisten mit Banknoten und Wertpapieren passierte, bis ich alles wohlbehalten an seinen Bestimmungsort gebracht.

Als vom Kriegsschauplatze Langenbruck, Trautenau, Nachod, Skalitz, Schweinschädel, Königinhof, Jaromĕř, Podol, Münchengrätz, Königgrätz, Sadova, Chlum u. s. w. nach Prag die Nachricht gelangte, daß Preußens Invasion zu ungunsten Österreichs ausschlug, gerieten die Bewohner Prags und der Vororte in eine derartige Panik, daß sich ein großer Teil derselben nach jener Richtung flüchtete, wohin kein so rasches Vordringen des Feindes zu befürchten war; ja die Angst steigerte sich umsomehr, als Prag vom Militär gänzlich geräumt wurde und auch die Statthalterei, an deren Spitze der Statthaltereileiter Graf Lazansky stand, dann die Polizei und alle Spitzen der Staatsbehörden Prag verließen und zunächst zu ihrer Flucht in erster Linie die vom Feinde bisher nicht bedrohte Böhmische Westbahn benützen.

Die Aufgabe der Böhmischen Westbahn bestand beim Ausbruche des Krieges zunächst in der Beförderung zahlreicher Separatzüge mit österreichischem und sächsischem Militär, später in der Fortschaffung enormer Mengen österreichischer wie sächsischer Militärgüter, nebenbei auch in der Bergung fraricher Kassen.

In der Zeit vom 30. Juni bis einschließlich 2. Juli wurden auch die österreichischen Staatskassen Prags und beinahe sämtliche Kassen und Wertgegenstände der Prager Geldinstitute in der Richtung gegen Pilsen—Furth, Baiern und Österreich via Passau mit Separat-Personenzügen unter Begleitung der betreffenden Kassenbeamten befördert.

Die Böhmische Westbahn hat ferner in der erwähnten Zeit mehrere Separat-Personenzüge für die kaiserlichen Behörden und die auf der Flucht begriffenen, längs des Kriegsschauplatzes und den bedrohten Punkten domizilierenden österreichischen Untertanen ablassen müssen. Insbesondere war der Andrang der flüchtig gewordenen Zivilpersonen in der Zeit vom 1. Juli, früh 7 Uhr, bis inkl. 2. Juli, 5 Uhr früh, ein derartiger, daß fast alle in Prag disponiblen Vehikel zur Beförderung der Personen und deren Effekten — ja es wurden sogar Einrichtungsstücke, Betten in Fässern und Säcken, Matrazen, eiserne Öfen, Geschirre etc. mitgeführt — in Anspruch genommen waren.

Die Anzahl der in Verwendung gestandenen verschiedenartigen Vehikel kann ich wohl nicht angeben, allein das ist sicher, daß diese Vehikel vom Zentrum Prags bis zum Bahnhofe der Böhmischen Westbahn Smichow, also auf der Straßenstrecke von fast einer halben Stunde schneller Fahrt, in drei Reihen sich bewegten.

Die ziemlich umfangreiche Vorhalle des Smichower Bahnhofes war mit aufeinander gestellten Kisten, Koffern, Fässern, Möbelstücken, Säcken u. s. w. förmlich verbarrikadiert. Die Beförderung der erwähnten Effekten und gleichzeitig ihrer Eigentümer hat nur mit Personen-Separatzügen, die in Intervallen von 15 bis 20 Minuten verkehrten, gegen Anrechnung der normalmäßigen Fahr- und Gepäcksgebühr stattgefunden.

Dieser große Menschen- und Effektenandrang veranlaßte mich in meiner Eigenschaft als kommerzieller Abteilungsvorstand, sämtliche mir untergeordneten Direktionsbeamten zur Aushilfe bei der Personen- und Gepäcks-Expedition zu bestimmen, wobei ich mir die persönliche Leitung bei diesen Expeditionen, welche ununterbrochen vom 1. Juli (früh 7 Uhr) bis inkl. 2. Juli (früh 5 Uhr) stattgefunden, vorbehalten hatte.

In dieser Zeitperiode verkehrten also ohne Unterbrechung Separat-Personenzüge in der Richtung von Prag—Smichow gegen Pilsen—Furth i. W. und in gleicher Weise die Separatzüge mit leeren Personen- und Gepäckswagen, sowie (aushilfsweise) Güterwagen nach Prag, und alle diese Separatzüge waren von technischen und zum Teile administrativen Betriebsdirektionsbeamten begleitet. Dem Zusammenwirken des gesamten Dienstpersonales war es zu verdanken, daß bei diesem immensen Personenverkehre kein Unfall vorgekommen ist und auch kein Verlust an den von den flüchtenden Personen zur Beförderung übergebenen, meist wertvollen Effekten zu beklagen war.

Vom 2. bis inklusive 6. Juli 1866 wurde der fahrplanmäßige Personenzugsverkehr wieder aufgenommen, und nachdem die Invasion Prags in naher Aussicht war, so ließ ich alle in den Frachtmagazinen der Gesamtstrecke erliegenden massenhaften Parteigüter einschließlich der der Verzollung unterliegenden ausländischen Güter der zollamtlichen Behand-

Digitized by Google

lung unterziehen, also ordnungsmäßig konsignieren, verladen und sofort nach Österreich via Furth i. W.—Passau in Regie dirigieren, damit diese Güter den feindlichen Händen entzogen werden.

Ich will hier auch noch erwähnen, daß ich die von der Prager Gemeinde am Tage vor der Fortschaffung der Fahrbetriebsmittel zum Smichower Bahnhofe zugeführten zirka 17.000 Paar österreichischer Militärschuhe und Stiefel, sowie die verschiedenen österreichischen Montursstücke die ganze Nacht hindurch verladen und von dem letzten vom 6. auf den 7. Juli von Prag mit den noch vorhandenen Fahrbetriebsmitteln abgegangenen Zuge mitnehmen ließ und so diese Militärgegenstände im beiläufigen Werte von 100.000 fl. rettete; überdies wurde auch eine Menge sächsischer Militärgüter noch verladen und ebenfalls über Baiern nach Österreich geschafft.

Mit diesem letzten Zuge habe ich auch mit den mir untergeordnet gewesenen Tarif- und Kontrollbeamten, sowie mit den Direktions- und Stationskassen Prag verlassen und zugleich allen Stationen bis Pilsen telegraphisch den Auftrag erteilt, ihre Rechnungsleger mit ihren Kassetten, restlichen Fahrbillets und allen Rechnungsdokumenten derart bereit zu halten, daß sie sich diesem letzten Sammelzuge nach Pilsen anschließen, da in Pilsen der förmliche Rechnungsabschluß, sowie die Geldabfuhr unter meiner Leitung stattfinden werde. In gleicher Weise wurden die Stationen Radnitz, Nürschan bis Furth i. W. angewiesen, die Rechnungsleger mit den Kassetten und Rechnungsdokumenten nach Pilsen zu dirigieren, wo die Geldabfuhr und der Rechnungsabschluß realisiert werden sollten.

Am 8. Juli 1866 waren alle Lokomotiven mit ihren Führern und Heizern, sowie die übrigen Fahrbetriebsmittel, ja sogar die sogenannten Bahnwagerl (Draisinen) über Furth i. W. geschafft, die Bahnbrücken bei Mekropec und Pilsen unfahrbar gemacht und der Tunnel vor der bairischen Grenze bei Furth i. W. mit Langholz, Pfosten, Eisenbahnschwellen und Schienen u. s. w. verbarrikadiert; die Gesamtstrecke der Böhmischen Westbahn von Prag bis Furth i. W., einschließlich des Flügels Radnitz—Chrast, im Gesamtlängen-Ausmaße von 202 *km* war damit vollständig vom rollenden Fahr-fundus instructus geräumt.

Die Stationsbeamten erhielten von mir den mündlichen Auftrag, sich von der Station während der preußischen Invasion nicht zu entfernen und obschon ich vom damaligen Betriebsdirektor, Herrn Mraz, der schon am 5. Juli Prag verlassen hatte, den mündlichen Auftrag erhielt, das gesamte Magazinspersonale in Prag und in den größeren Stationen auszahlen zu lassen und sodann zu entlassen, so habe ich mich in bezug auf die angeordnete Entlassung des Magazin-Arbeiterpersonales als unzeitgemäß und inhuman, diesem Auftrage mit der Begründung entgegengestellt, daß wir uns selbst ein Proletariat schaffen und eventuelle Gefahren für das Bahneigentum u. s. w. heraufbeschwören würden, und daß ich mein Vorgehen in dieser kritischen Zeit beim Verwaltungsrate selbst verantworten werde.

Das mit Dekret angestellt gewesene Personale erhielt bereits am 1. Juli den Gehalt im vorhinein ausbezahlt, die Stationsvorstände waren mit Geldvorschüssen versorgt, um auch die im Taglohn stehenden Individuen, welche die Bahnhöfe nicht verlassen durften und überwachen mußten, für den Monat Juli anzahlen zu können.

Mittlerweile wurden in Pilsen die Rechnungen und die Kassabestände abgeschlossen und nachdem es voranzusehen war, daß der Friedensschluß vor Ende Juli schwerlich erfolgen werde, so hielt ich es für notwendig, daß dem mit Dekret angestellt gewesenen Personale auch der Gehalt pro August ausbezahlt werde, und daß den Stationsvorständen zur Auszahlung des Arbeiterpersonales weitere Geldvorschüsse zugewiesen werden.

Die in Pilsen vorhandene Kassebarschaft hätte aber nicht ausgereicht, um alle diese Zahlungen bestreiten zu können, daher ich mich an den k. k. Statthaltereileiter Grafen Lazansky, der in Pilsen seinen provisorischen Amtssitz aufgeschlagen hatte, persönlich mit der Bitte wendete, mir als zunächst verantwortlichen Oberbeamten der Böhmischen Westbahn — vom Betriebsdirektor Herrn Mraz hatten wir kein Lebenszeichen von der Strecke erhalten — von einer der dortigen Staatskassen einen Vorschuß von zirka 10.000 fl. anzuweisen.

Da aber die Staatskassen das vorhandene Bargeld nach Wien abgeführt hatten, so konnte der Herr Statthaltereileiter meiner Bitte nicht entsprechen; doch veranlaßte er den Verwaltungsrat der Böhmischen Westbahn telegraphisch, daß mir der erbetene Geldvorschuß zur Auszahlung der Gehalte und Löhne durch einen Beamten nach Pilsen angesendet werde, was auch ohne Verzug geschehen ist.

Nachdem ich die Stationen mit dem entsprechenden Gelderfordernisse versehen hatte, war vorläufig meine Mission auf der Strecke beendet, daher ich mich zufolge Verwaltungsratsbeschlusses nach Wien verfügen mußte, um nach dem erfolgten Friedensabschlusse wegen der Wiederaufnahme des kommerziellen Betriebes die mündlichen Weisungen entgegenzunehmen.

Mittlerweile hatten die Preußen ihren Einzug in Prag gehalten und da nach der Fortschaffung der gesamten Fahrbetriebsmittel die Gemeinde Prag am 8. Juli 1866 noch 255 Faß sächsisches Mehl im Werte von zirka 8000 fl. zum Smichower Bahnhofe zuführte, so hatten die Preußen auf dieses sächsische Militärgut Beschlag gelegt. Als der Gesamtverkehr auf der Böhmischen Westbahn am 15. August wieder aufgenommen wurde, habe ich diese 255 Faß Mehl unbeschadet der seitens Preußen erfolgten Beschlagnahme verladen und gleich den früheren sächsischen Mehl- und anderen Militärsendungen nach Linz, via Furth i. W.—Passau abfertigen lassen.

Hierüber wurde ich seitens der preußischen Militärorgane in Prag zur Verantwortung gezogen, welche mir sehr leicht war, denn ich bemerkte einfach, sie sollen sich diese Mehlsendung aus Linz abholen lassen.

Die Preußen wollten sich auch der Böhmischen Westbahn bemächtigen und auf derselben den Betrieb behufs Vordringens gegen Baiern eröffnen; doch überzeugten sie sich bald, daß sämtliche Lokomotiven und Fahrbetriebsmittel über Furth i. W. fortgeschafft und auch die Brücken unfahrbar gemacht waren.

Die Preußen wollten also Lokomotiven und Eisenbahn-Waggons aller Kategorien von der Strecke der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf die Böhmische Westbahn per Achse schaffen, denn damals bestand, wie schon erwähnt, noch keine Verbindungsbahn in Prag—Smichow; indes konnte diese Absicht wegen der großen Krümmung und der schmalen Gassen auf der Kleinseite nicht ausgeführt werden.

Als die Preußen die Unmöglichkeit der Ausführung ihrer Absicht eingesehen hatten, forderten sie die in Prag zurückgebliebenen Beamten der Böhmischen Westbahn unter Drohungen mit energischen Maßregeln auf, den Betrieb auf der Gesamtstrecke sofort wieder einzuführen; diese Drohungen wurden aber selbstverständlich mit Achselzucken aufgenommen.

Nach meiner Ankunft in Wien fiel mir die Aufgabe zu, über alle von mir getroffenen Verfügungen dem Vize-Präsidenten des Verwaltungsrates der Böhmischen Westbahn, Herrn kaiserlichen Rat Ritter von Schlmke, in Gegenwart des mittlerweile in Wien eingetroffenen Herrn Betriebsdirektors Mraz mündlichen Bericht zu erstatten; alles von mir Verfügte wurde gutgeheißen.

Digitized by Google

Am 26. Juli wurde bekanntlich in Nikolsburg der Präliminarfriede geschlossen, infolgedessen ich sofort nach Prag über Passau—Furth i. W. zu dem Behufe zurückkehren mußte, um alle Stationen persönlich zu beauftragen, daß zur Wiederaufnahme des allgemeinen Personen- und Güterverkehres die nötigen Verkehrungen sofort getroffen werden.

Da der Tunnel bei Furth i. W. verbarrikadiert war, so mußte die Räumung desselben mit aller Energie vorgenommen werden, gleichzeitig wurde die Werkstätte angewiesen, die unfahrbar gemachten Brücken sofort wieder herzustellen.

Die Fahrt auf der Böhmischen Westbahn von Furth i. W. nach Prag bewerkstelligte ich mittels der Draisine, welche ich über den Tunnel schaffen ließ, und so war es mir möglich, alle Stationen der Böhmischen Westbahn als erster Friedensbote zu begrüßen und mich des Verwaltungsauftrages vollständig entledigen zu können.

Als in Prag am 23. August 1866 der Friedensabschluß stattgefunden hatte, wurde der Böhmischen Westbahn die höchst angenehme Aufgabe zuteil, ab Prag-Smichow zirka siebzigtausend Mann preußischer Kavallerie und Infanterie via Furth i. W. gegen Zahlung der Militärtaxe zu befördern und es wurde selbstverständlich alles aufgeboten, um unsere, mittlerweile uns lieb gewordenen Freunde sobald als möglich aus der Peripherie Prags über die Grenze zu schaffen.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 24. September d. J. in Anerkennung verdienstvoller Leistungen beim Bau der Eisenbahnlinien Klagenfurt—Aßling und Villach—Rosenbach dem Baurate im Eisenbahnministerium Wolfgang Freiherrn von Ferstel das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Herbstkurse für Stenographie. In der landesschulbehördlich autorisierten Neuen Wiener Fachschule für (Gabelsberger) Stenographie und Maschinenschreiben S. J. A. Gutsch, II. Leopoldsgasse 26 beginnen, nachdem im abgelaufenen Schuljahre nahezu 1000 Schüler an dieser Anstalt ausgebildet wurden, in diesem Monate Herbstkurse. Bei diesen unentgeltlichen Kursen ist ein Lehrhonorar oder eine Einschreibegebühr nicht zu bezahlen, sondern nur ein Regiebeitrag von K 3 pro Monat zu entrichten und können Anmeldungen täglich persönlich oder brieflich erfolgen.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im August 1906.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 9124 *km* 1906, 8803 *km* 1905.)

Befördert wurden 5,785.700 Personen und 3,261.600 *t* Güter. Die Einnahmen betrugen K 9,250.900, beziehungsweise K 17,800.000, zusammen K 27,050.900 (+ 1,101.204 gegen August 1905).

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen des Monats August 1906 ergab für die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 6,888.400 (4,678.700 Reisende), im Güterverkehre K 12,564.600 (2,535.000 *t*), für das östliche Staatsbahnnetz im Personenverkehre K 2,362.500 (1,107.000 Reisende), im Güterverkehre K 5,235.400 (726.600 *t*)

Im Vergleiche mit dem definitiven Erfolge des Monats August v. J. zeigt die Gesamteinnahme des Berichtsmonats im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 94.648 (+ 66.700 Reisende), im Gütertransporte eine Zunahme um K 1,006.556 (+ 194.300 *t*).

Von dem Mehrergebnisse des Personenverkehrs entfallen K 79.142 (+ 52.500 Reisende) auf das westliche und K 15.506 (+ 14.200 Reisende) auf das östliche Staatsbahnnetz.

Zu der höheren Einnahme des Güterverkehrs tragen die westlichen Staatsbahnen K 675.657 (+ 128.300 *t*), die östlichen K 330.899 (+ 66.000 *t*) bei.

Der Personenverkehr litt in der ersten Hälfte des Monats August d. J. vielfach unter den Unbilden der Witterung, wodurch insbesondere das Einnahmenergebnis der alten Linien der westlichen Staatsbahnen beeinträchtigt wurde. Die für dieses Netz ausgewiesene Mehreinnahme resultiert vollständig aus dem Verkehre über die in den Monaten Juli und August i. J. eröffneten Strecken der neuen Alpenbahnen, die höheren Ergebnisse des Güterverkehres resultieren — abgesehen von dem Erträgnisse der Stationsgebühr — auf den westlichen Staatsbahnen aus dem Verkehre der neuen Alpenbahnen, wobei jedoch die erst durch die nachträglich erfolgenden Kartellabrechnungen festzustellenden Mehreinnahmen selbstverständlich nicht berücksichtigt sind, sowie aus der Mehrverfrachtung von Kohle, Baumaterialien, Erzen und Holz; auf den östlichen Staatsbahnen aus der regeren Beförderung von Petroleum, Getreide, Holz, lebenden Tieren und Eisen.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 2,320.000 Personen und 56.400 *t* Güter. Die Einnahmen betrugen K 340.000, bezw. 90.000, zusammen K 430.000 (+ 15.796 gegen August 1905).

Nach der provisorischen Ermittlung erbrachten die Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn im Monate August 1. J. gegenüber dem definitiven Erfolge desselben Monats im Vorjahre im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 5803 (+ 49.900 Reisende), im Güterverkehre eine solche von K 9993 (+ 2600 *t*).

Die Gesamteinnahme der Periode Jänner bis Ende August 1906 zeigt im Personenverkehre eine Zunahme um K 126.052 (+ 752.900 Reisende), im Güterverkehre eine solche um K 123.516 (+ 68.400 *t*) im Vergleiche mit den definitiven Ergebnissen desselben Zeitabschnittes im Vorjahre.

Die badischen Staatsbahnen im Jahre 1904. Im Berichtsjahre kamen zur seitherigen Länge des Bahnnetzes von 1562·63 *km* die vom Staate angekaufte Strecke Rastatt—Weisenbach (Murgtalbahn) mit 20·62 *km* und die Strecke Marbach—Dürrheim mit 5·37 *km*, so daß jetzt die Gesamtlänge 1608·62 *km* beträgt.

Das Anlagekapital beziffert sich auf rund 650 Mill. Mk.

Der Eisenbahnbauverwaltung standen für das Budgetjahr 1904/05 82,937.734 Mk. zur Verfügung. Hievon wurde im Jahre 1904 etwa der vierte Teil mit 21,300.556 Mk. verwendet und es blieben daher für 1905 61,637.178 Mk. übrig. Von dem 1904er Bauaufwande entfallen auf neue Bahnen nur 399.303 Mk., bestehenden Bahnen (darunter für den Ankauf der Murgtalbahn 1,960.050 Mk.) 5,684.605 Mk., Stationen der älteren Strecken (darunter für den Ankauf des Rheinauhafens 1,095.594 Mk.) 12,902.445 Mk., Eisenbahntransportmaterial 1,116.466 Mk., die Bodensee-dampfschiffahrt, für Umban des Dampfbootes „Zähringen“ 144.112 Mk., Lasten und Verwaltungskosten 4·67% der Gesamtausgabe 995.747 Mk.

Die Zahl der Lokomotiven stieg von 755 auf 763, die der Tender auf 598. Der Wagenpark bestand Ende 1904 aus 1873 Personen- und 13.540 Lastwagen.

Die Bautätigkeit war im Berichtsjahre ganz minimal und erstreckte sich in der Hauptsache nur auf die Erledigung von Vorarbeiten.

Vom Bau neuer Bahnen weiß der Bericht ebenfalls soviel wie nichts zu melden.

Die Zahl der Beamten beträgt 8593, darunter 6002 etatmäßige, die Zahl der Arbeiter 13.413. Die Ausgaben für

Digitized by Google

Beamte und Arbeiter haben gegen 1903 um 2·55%, die Zahl der Personen um 1·78% zugenommen. Es wurden ausgeworfen: für Gehalt und Wohnungsgeld 11,480.157 Mk., für Nebengehalte und Vergütungen 3,268.073 Mk., für Tag- und Akkordlöhne 13,863.772 Mk., für Tagegelder, Reise- und Umzugskosten 1,613.195 Mk., für Fahrstunden- und Nachtgelder 2,230.553 Mk., an Prämien für Ersparnisse 443.444 Mk., zusammen rund 33 Mill. (gegen 32,186.821 Mk. im Jahre 1903). 2697 Beamte waren im Besitz von Dienstwohnungen.

Für den Personenverkehr standen 401 Stationen und 32 Haltestellen zur Verfügung. Es wurden 40,115.927 Personen (1,534.673 = 3·98% mehr als im Jahre 1903) befördert und dafür 24,274.412 Mk. (+ 826.993 Mk. = 3.53%) eingenommen. 89·6% aller Reisenden (89·04% im Vorjahre) wurden zu ermäßigten Preisen befördert.

Die Gesamtbrutteinnahme beziffert sich auf 83,889.781 Mk. gegen 1903 mehr: 4,494.564 Mk. Die Betriebsausgabe beträgt 57,140.703 Mk. (mehr 262.223 Mk.). Der rechnungsmäßige Einnahmeüberschuß beläuft sich auf 26,749.078 Mk. gegen 22,516.756 Mk. im Jahre 1903 = + 18·80% o). An der Mehreinnahme ist der Güterverkehr mit rund 3, der Personenverkehr mit ca. 1 Million beteiligt.

Die Eisenbahnschuld von 410,284.453 Mk. wird zu 6·8% verzinst (gegen 5·99% im Vorjahre). Der Bedarf der Schuldverwaltung betrug 15,747.769 Mk.

Verbesserungen in der Ausstattung der Personenwagen. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat vor kurzem dem Abgeordnetenhause über die Verbesserungen in der Ausstattung der Personenwagen Mitteilungen zugehen lassen. Darnach ist, um die dreiachsigen Wagen allmählich aus den schnellfahrenden Zügen zu beseitigen, eine größere Anzahl vierachsiger Wagen beschafft worden. Ein Teil der beschafften vierachsigen Abteilwagen 3. Klasse ist mit besonderen Einrichtungen zur Beförderung von Kranken in Betten oder auf Fahrstühlen versehen, die eine Umwandlung zweier nebeneinander liegender Abteile in einen zur Aufnahme eines Bettes geeigneten Krankenraum in einfacher Weise ermöglichen. Für den Stadt- und Vorortverkehr sind Doppelwagen mit einer Kurzkuppelung eingeführt worden, um bei den vorhandenen Bahnsteiglängen, deren Vergrößerung mit bedeutenden Kosten verknüpft sein würde, eine größere Wagenzahl in die Züge einstellen zu können. Die dreiachsigen Wagen für den Fernverkehr haben eine bessere Ausstattung erhalten; es sind Aschbecher in den Abteilen dritter Klasse, Lichtschützer vor den Lampen und Gardinen für die Fenster eingeführt, auch werden neuerdings die Personenwagen vierter Klasse vor den Fenstern mit Gardinen versehen und mit doppelter Deckenschalung gebaut um die Wagen im Sommer kühler halten und im Winter leichter erwärmen zu können. Für Bahnlinien in landschaftlich schönen Gegenden wurde eine Anzahl von Aussichtswagen beschafft, die große Fenster besitzen und den Reisenden einen freien Umblick gewähren. Um einen sanfteren Gang bei den Schaffwagen zu erreichen, wurde in den Drehgestellen ein dritter Federsatz eingeführt; auch sind zu dem gleichen Zwecke Versuche mit Spezialfederstahl und mit Drehgestellen besonderer Bauart in größerem Umfange angestellt worden. Bei einem D-Zuge wird der Versuch gemacht, ob durch Anbringung der amerikanischen Mittelkuppelung Vorteile für den ruhigen Gang der Wagen erzielt werden können. Die Schlafwagen werden sechsachsig erbaut und die Speisewagen durch eiserne Platten in den Wänden und Böden behufs Verbesserung der Gangart beschwert. Auf Verbesserung der Lüftungs- und Heizungseinrichtungen ist bei den neuen Wagen aller Gattungen besonderer Wert gelegt worden.

Betriebsergebnisse der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1905. Im Berichtsjahre 1905 betrugen die Betriebseinnahmen des einheitlich konzessionierten Bahnnetzes insgesamt K 94,892.352·62, die bezüglichen Betriebsausgaben K 64,718.284·30; es erübrigte demnach ein Betriebsüberschuß von K 30,174.068·32. Nach Abzug der Anleihen-Verzinsung per K 9,190.932·16, von sonstigen Passivzinsen per K 426.851·06, der Abschreibung von der Eisenbahnanlage und Einrichtungskosten per K 5,548.692·46 und der Dotation des 5%igen Silberprioritäten-Tilgungsfondes per K 845·32, resultiert ein Ertragnis des einheitlich konzessionierten Hauptbahnnetzes von K 15,006.747·32.

Hiezu kommen: K 722.009·66 als Ertragnis der Lokalbahnen, K 2,962.781·77 als das des gesellschaftlichen Montanbesitzes, K 116.309·32 als das des Privatbesitzes, K 633.235·97 als Ertragnis des allgemeinen Reservefondes, K 422.202·21 als Zinseingänge und schließlich K 44.709·66 als diverse Eingänge.

Nach Abgabe von K 52.248·66 an die hohe Staatsverwaltung laut Allerhöchster Konzessionsurkunde und Abrechnung diverser Auslagen per K 22.729·60 resultiert demnach für das Geschäftsjahr 1905 ein Gesamtertragnis von K 19,833.017·55.

Hievon ab die zur Auszahlung der 5%igen Dividende vom Aktienkapitale per K 156,473.625 verwendeten K 7,823.681·25. Es verbleiben sohin K 12,009.336·30 und zuzüglich des Gewinnvortrages pro 1. Jänner 1905 K 3.115.919·70 zur Disposition der 87. Generalversammlung K 15,125.256·—.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 1333·175 *km* (Betriebslänge) eigener Bahnen und 19·283 *km* (Betriebslänge) der gemeinsam mitbenützten fremden Linien im Betriebe.

Im ganzen hatte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im öffentlichen Verkehre an eigenen und fremden Linien 1476·684 *km* im Betriebe und die durchschnittliche Betriebslänge aller Linien beträgt 1488·665 *km*.

Ans Geleisen der im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn befindlichen Linien zweigten am Schlusse des Jahres 1905 168 normal- und schmalspurige Schleppbahnen ab.

Der gesellschaftliche Fahrpark zählte am Ende 1905 (1904) 611 (605) Lokomotiven, 519 (513) Tender, 1293 (1280) Personenwagen, 462 (461) Gepäcks-, Packmeister- und Postwagen, 6365 (6389) gedeckte Güterwagen, 262 (263) gedeckte Spezialwagen, 2169 (2169) offene Güterwagen, 12.487 (12.462) offene Spezialwagen. Außerdem besitzt die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für eigene Regiezwecke 4 Kranwagen, 1 Gewichtswagen, 8 Gastransportwagen und 1 Schneeräumer. In diesen Zahlen sind die seitens der Lokalbahnen beigestellten Lokomotiven und Wagen nicht enthalten.

Nach den einzelnen Verkehrszweigen ergaben sich im Jahre 1905 (1904) folgende Einnahmen: Personentransporte K 17,438.802·46 (K 16,942.320·79), Militärtransporte K 578.133·02 (628.812·75), Gepäck K 737.387·82 (702·055·06), Eilgut K 2,831.330·15 (2,725.284·77), Waren, Vieh, Militärgüter und Nebengebühren zusammen K 72,367.420·78 (70,649.879.46).

Es waren also im Jahre 1905 (1904) die Transporteinnahmen insgesamt K 94,003.074·23 (91,648.352·83).

Die verschiedenen Einnahmen beliefen sich 1905 (1904) auf K 889.278·39 (922.835·18).

Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen entsprechend K 52,373.599·27 (47,711.668·62), die besonderen Betriebsausgaben K 12,344.685·03 (11,368.692·95).

LITERATUR.

„Österreichisches Kursbuch". Von diesem offiziellen Kursbuch (früher „Der Conducteur") ist soeben die Oktober-Ausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtpläne und Fahrpreise, sowie einen Führer in den Hauptstädten, Karten und Städtepläne enthält. Zu be-

Digitized by Google

ziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken etc. und von der Verlagshandlung R. v. Waldheim in Wien. Preis 70 h für die kleine, 1·40 h für die große Ausgabe.

Select list of books on railroads in foreign countries: government regulation. Compiled under the direction of A. P. C. Griffin, chief bibliographer of library of congress, Washington 1905. (Verzeichnis ausgewählter Bücher über die Eisenbahnen fremder Staaten, insbesondere Gesetzgebung.) Bisher gibt es keinen Fachkatalog, der alle Zweige der Eisenbahnliteratur umfaßt. Daher darf ein Versuch die Literatur auch nur einen Zweiges des Eisenbahnwesens zusammenzustellen, auf Beachtung rechnen, dies umsomehr, wenn er, wie das in Rede stehende Buch von einer gesetzgebenden Körperschaft ausgeht und ihren Zwecken dienen soll.

P. A. C. Griffin, der Bibliothekar an der Bibliothek des Kongresses der Vereinigten Staaten, hat in diesem Kataloge hervorragendere Schöpfungen der Eisenbahnliteratur der wichtigsten Staaten der Welt, soweit sie die Regelung des Eisenbahnwesens durch den Staat betrifft (insbesondere Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik), zusammengestellt. Die Anführung der Bücher beschränkt sich nicht bloß auf in englischer Sprache geschriebene, sondern umfaßt auch Bücher in deutscher, französischer und italienischer Sprache. Bei einer großen Anzahl der angeführten Bücher ist neben der in Katalogen üblichen Angabe des Titels, des Namens des Verfassers, der Zeit und Ort des Druckes auch der Inhalt durch Wiedergabe des Inhaltsverzeichnisses oder vermittelst einer kurzen Kritik des Werkes oder durch Angabe der prinzipiellen Stellung des Verfassers (Anhänger des Staats- oder des Privatbetriebes) angedeutet.

Das Buch zerfällt in folgende Abschnitte: Der erste enthält die Namen und Werke von Autoren aller Länder (auch Amerika), welche sich mit der Einflußnahme des Staates auf das Eisenbahnwesen ohne Beschränkung auf ein bestimmtes Land befaßt haben z. B. Rousel Félix, „Le rachat des chemins de fer et l'exploitation par l'état", oder Röll Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Sax Emil, „Die Eisenbahnen", dann folgt ein besonderer Abschnitt über die Literatur des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtgüterverkehr, in welchem wir Werke von unseren Landsleuten Buschmann, Hilscher und Schwab verzeichnet finden. Die weiteren Abschnitte des Kataloges umfassen die Eisenbahnliteratur einzelner Staaten Europas, und zwar: Englands, Frankreichs, Deutschlands, Belgiens, der Schweiz, Italiens, Österreich-Ungarns und Rußlands. Auf Vollständigkeit darf das Verzeichnis allerdings keinen Anspruch machen, insbesondere ist die reiche österreichische Literatur viel zu kurz gekommen, wenn auch die Namen sämtlicher Mitarbeiter in der vom Eisenbahnbeamtenverein herausgegebenen „Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns" angeführt sind. Sämtliche in dem Kataloge verzeichneten Bücher, Schriften und Fachzeitungen befinden sich im Besitz der Bibliothek des Kongresses. Es ist somit jedem Mitgliede desselben die Möglichkeit geboten, sich rasch über den letzten Stand einer Frage in den wichtigsten Kulturländern zu orientieren. Dr. Weinberg.

Sammlung der im Jahre 1905 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalien und Konstitutiv-Urkunden und Vorkonzessionen. Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium. Wien 1906.

Diese äußerst wertvolle Sammlung mit dem schrecklichen Titel enthält diesmal 11 Gesetze, 5 Verordnungen und 1 Staatsvertrag, eine große Reihe von Erlässen und ferner 10 neue Konzessionsurkunden, 2 Kundmachungen über Konzessionserlöschungen, 4 Statuten und 10 Änderungen an Statuten von Eisenbahn-Aktiengesellschaften, 81 neue und 14 verlängerte Vorkonzessionen, endlich ein für den Gebrauch sehr zweckmäßiges Repertorium des Inhaltes aller bisher erschienenen Jahrgänge der Sammlung.

Durch diese Sammlung ist das Studium und die Handhabung der geltenden Vorschriften über Eisenbahnen in besonderer Weise erleichtert, wofür dem Eisenbahnministerium der Dank aller Interessenten gebührt.

Deutsch-Österreichische Literaturgeschichte. Herausgegeben von J. W. Nagl und J. Zeidler. Lieferung 28. 11. Lieferung des Schlußbandes. Wien und Leipzig, Hof-Verlagsbuchhandlung Carl Fromme. K 1·20 = M 1.

Das 11. Heft gehört zu den lustigsten und reichhaltigsten von Nagl und Zeidlers „Deutsch-österreichischer Literaturgeschichte". Es läßt die heitere Altwiener Theaterzeit von Kasperl bis Raimund vor den Lesern erstehen, als ob sie die verrauchten Theaterabende miterlebten. Professor Jakob Zeidler, der hier vollständig auf dem Boden eigener Forschung steht und vielfach seine früheren Arbeiten benutzen konnte, hat sich intim in die Epoche eingelebt, beherrscht eine staunenswerte Fülle von Material vollkommen frei, hat jede Nuance des Wiener Lebens der Zeit immer gegenwärtig und schildert die Darstellung der Schauspieler so lebendig, als ob wir einen Zeitgenossen hörten. Mit der Schilderung weiß er geschickt die Forschung zu verbinden, geht genetisch vor und zeigt in einem 1. Kapitel: „Feenmärchen, Zauberoper, Ritteroper und ihre Spielarten", wie sich aus der Konkurrenz zwischen Marinelli und Schikaneder die „neuen Formen des Wiener Volkeschauspieles, welche die Kasperliade im Vormärz ablösten und die Blütezeit der Raimundpoesie vorbereiteten", entwickelten. Schikaneder, Hensler, Perinet als Führer werden charakterisiert, der musikalischen Entwicklung wird gedacht — Wenzel Müller, Mozart, Kaner — die „Zauberoper" bis zu ihrem Übergang zur „exotischen Prunkoper" im Theater an der Wien, die „Zauberposse" bis zu ihrem Übergang in die „Lokal-Zauberposse" im Marinelli-Theater verfolgt. Glanzpunkte bilden hier die Geschichte der „Zauberflöte", die Zeidler nach neuen Gesichtspunkten darstellt, die Analyse des „Donauweibchens" und verwandter „Volksmärchen", endlich die völlig neue Darstellung der „Pumpernickeliade". Die ganze überschäumende Lustigkeit des Stoffes weiß der Verfasser im nächsten Kapitel: „Parodie und Travestie" zur Anschauung zu bringen. Ein drittes Kapitel beginnt die „Lokalposse" und verfolgt sie bis Bäuerles „Bürger von Wien" (1813) mit der Figur Staberls. Es sei noch auf die Illustrationen hingewiesen, wie die Porträts von Mozart, Wenzel Müller, das Wiener Raimund-Denkmal und anderes.

CLUB-NACHRICHTEN.

Mitteilung.

Um mehrseits geäußerten Wünschen zu entsprechen, wurden für die Volksoper des Kaiserjubiläums-Stadttheaters wieder Anweisungen für Parkettsitze 1.—5. Reihe à K 3.50 anstatt K 5.— angeschafft und sind im Clubsekretariat erhältlich.

Das Benefizien-Komitee.

Änderung einer Begünstigung. *)

H. Baner, I. Fleischmarkt 2. Die Firma hat die 10%ige Begünstigung für Schuhwaren auf 5% herabgesetzt.

*) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und ersuchen auf die Begünstigungen Bezug habenden Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Winterfahrplan 1906/1907.

Mit 1. Oktober l. J. trat auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen der Winterfahrplan in Kraft. Gegenüber dem Fahrplane der gleichen Periode des Vorjahres ergeben sich folgende Neuerungen, bezw. Änderungen:

Bei dem Schnellzuge Nr. 201 Wien–Paris, welcher demalen III. Klasse nur bis zur Grenzstation Bucbs führt, wird — da ab 1. Oktober auch bei den ausländischen Anschlußzügen die III. Wagenklasse geführt wird, nunmehr ein direkter Wagen III. Klasse von Wien bis Zürich, bezw. Paris (an 7 Uhr 40 Min. früh), sowie direkt von Paris bis Wien (Zug Nr. 202. Wien an 6 Uhr 30 Min. früh) durchgeführt werden.

Der im Vorwinter probeweise eingeführte beschleunigte (Sport-) Zug Nr. 227 (Wien ab 6 Uhr 5 Min. früh) und 228 (Wien an 9 Uhr 40 Min. abends) wurde schon ab 1. Oktober an jedem Sonn- und Feiertag von Wien direkte bis Lilienfeld und ebenso zurück geführt.

Der Zug Nr. 1823 St. Pölten–Hainfeld wurde ab 1. Oktober später gelegt, so daß nunmehr in St. Pölten ein direkter Anschluß vom Schnellzuge Nr. 201 (Wien ab 8 Uhr abends) an diesen Zug hergestellt ist.

Auf der Linie Pöchlarn–Kienberg-Gaming wird der bisher im Winter von Scheibbs in Verkehr gesetzte Personenzug Nr. 2111 schon ab Wieselburg a. d. Erlauf geführt werden.

In der Strecke Wien–Gmünd wird behufs Vermehrung der Abendverbindungen von Wien ein neuer Personenzug Nr. 111 mit Wagen I., II. und III. Klasse geführt, der von Wien K. F. J. B. um 7 Uhr 30 Min. abends abgeht, bis Tulln durchfährt und um 12 Uhr 30 Min. nachts in Gmünd eintrifft.

Auf der Linie Schwarzenau–Zwettl tritt mit der Eröffnung der Strecke Zwettl–Martinsberg eine teilweise Verschiebung in der Lage der Züge Nr. 3957, 3958 und 3959 ein, die aus dem betreffenden Fahrplane zu ersehen ist.

Mit Eröffnung der Strecken Villach–Rosenbach und Feistritz im Rosental–Assling (Karawankentunnel), die am 1. Oktober 1906 erfolgte, wird von Wien-Westbahnhof bei Schnellzug Nr. 101 (ab 9 Uhr abends) der direkte Wagen I., II. Klasse über Klagenfurt–Assling–Görz nach Triest, k. k. St. B. geführt werden. Die näheren Details sind aus den bereits affichierten Fahrplanplakaten zu entnehmen.

Behagliche Wohnungseinrichtung. Will sich jemand modern und doch preiswert einrichten, so findet er bei Schein die größte Auswahl in kompletter, gediegener Wohnungseinrichtung. Will jemand seine Wohnung verschönern, dann verlange er zur Information das soeben erschienene neue, große, illustrierte Album der Innendekoration, ein überaus wertvoller, ja fast unentbehrlicher Behelf bei der Auswahl gediegener Wohnungseinrichtung. Es veranschaulicht in übersichtlicher, leicht verständlicher Weise die besten Vorbilder jeder Geschmacksrichtung von der einfach behaglichen bis zur prunkvollsten Ausstattung. Der reich illustrierte Inhalt umfaßt: Holz- und Polstermöbel, Teppiche, Möbelstoffe, Stoff- und Spitzenvorhänge, Bonne-femme und Brisse bises, Draperien, Bett-, Tisch- und Klavierdecken, komplette Bettausstattungen, Flanell- und Steppdecken, Reise- und Wagendecken, Plaids, Lambrequins, Gobelins, Portièren, Dekorationsspeziäten, Angorafelle, Linoleum und Kokosmatten. Die Weißräume Teppichhaus-Möbelhaus S. Schein, k. u. k. Hoflieferant, Wien, I. Bauernmarkt 12, versendet dieses Werk an unsere Leser auf Wunsch gratis und franko und gewährt unseren Mitgliedern 5 Prozent von den Verkaufspreisen. Der Bezug kann nur wärmstens anempfohlen werden.

Eisenbahner-Lotterie. Eben jetzt sind die Lose der III. Eisenbahner-Lotterie erschienen und findet deren Ziehung unwiderruflich am 15. November d. J. statt. Wir verweisen diesbezüglich auf das einschlägige Inserat in unserem Blatte.

Die „Reichenberger Zeitung", Abend-Ausgabe vom 8. d. Mts. bringt im Ausstellungsbericht unter „Metall- und Holzbearbeitungsmaschinen", Berichterstatter Professor Th. Demuth, folgende Notiz: „Die Firma M.-A.-G. vorm. Breitfeld, Danek & Co. in Aussig hat einen Federhammer, Patent Rudolf Schmidt & Co., Wien, X. Favoritenstraße 213, ausgestellt; es ist dies der einzige Transmissionshammer auf der Ausstellung, aber eine gute neue Bauart, die sich in der Praxis sehr gut einführt und auf die ich besonders aufmerksam mache. Der Hammer läßt sich sowohl für gewöhnliche Schmiedearbeiten, wie auch für Gesenkschmiederei zur Massenerzeugung gleich gut verwenden. Gegenüber der alten Bauart der Federhämmer ist besonders die niedrige Lagerung der Kurbelwelle zu erwähnen, wodurch der Hammer sehr stabil geworden ist, weiter die lange Schubstange, welche infolge ihrer Gabelung elastisch ist; die Feder ist so kräftig, daß ein Bruch ganz ausgeschlossen erscheint und die Führung des Hammerbären ist so lang, daß nicht so leicht Abnützungen stattfinden. Die Hubbewegung wird durch ein ausgeklügeltes Exzenter bewirkt, so daß man die Schlagwirkung des Hammers verändern kann. Er wird in sechs Größen von 30 bis 250 *kg* Bärgewicht geliefert und macht 350 bis herab zu 120 Schläge in der Minute. Der kleinste Hammer braucht ½ bis 1 *PS*, der größte 10 bis 12 *PS*. Er kann in der Ausstellung auch in Betrieb gesetzt werden."

Gültig ab 1 Juni 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen.

Stadtbureaus der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Weißkirchnergasse 13.

Detailreiche Fahrpläne, Erhaltung von Auskünften, Verkauf von Fahrkarten in Fernverkehren.

Die Fahrkarten von 8 Uhr abends bis 2 Uhr früh sind auch Personen aus der Nachtruhe benutzt sind.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten i. Schreiben auf Glas u. Cementieren auf Stein i. Bijoutiergraben.

Geschliffene Diamanten

f. Bohrarbeiten, zum Bohren in Spaltlinsen von Papier-Kalander, Porzellan- u. Hartgußwalzen z. l. w. liefert die Firma 1549

R. Buschner & Co.

Wien, 9. Seegasse

Preisliste u. Beilage, gratis u. franko.

Glashüttenwerke

vorm.

J. Schreiber & Neffen

WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.

„Glashüttenhof".

Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

—o—

Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt, Luxuswaren, Postgeschenke.

—o— 474

Preiskurante gratis und franko.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Kleines Konversations-Lexikon

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Grosses Konversations-Lexikon.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

15.000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

zu Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 563

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußwaren, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzeisenteil, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonteilguß, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Rädersätze, Wechsel und Kreuzungen, Drahtseilbahnen, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Bankonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zerspanschmiedwaren, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpenröhre und Aufführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmasse, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtgasse 19. 567

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2.

Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleissperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und **Betriebsdienst**

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 490

K. k. priv. Erste Florids-dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kaminaufsätze in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Platten für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Ställen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Anführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen, Pflasterungen, Preiskurant und Musterblätter auf Wunsch gratis und franko. 550

Übernehmen

Kaminbauten

zur sofortigen Ausführung unter Garantie der gesetzlichen Stabilität, nach der Ministerialverordnung vom 24. März 1902, Z. 38299.

Reparaturen schadhafter, Rekonstruktionen und Nachmessung schwachgehender Kamine.

Radialsteine stets vorrätig: **Dachfalzziegel** ohne Isolierung **Hohl- u. Form-ziegel**, namentlich für gerade Gewölbe, Drainrohre etc. Winterbetrieb. Eisenbahngeleise in die Fabrik.

Telephon-Zentrale Roztok.

Ant. Dvořák & K. Fischer

Tonwarenfabrik und Kaminbau-Unternehmung

Leitky pr. Libschitz a. M. (Böhmen).

!! Billige böhmische Bettfedern !!

5 Kilo: neue geschlissene K 9.60, bessere K 12.—, weiße daunenweiche geschlissene K 16.—, K 24.—, schneeweiße daunenweiche geschlissene K 28.—, K 36.—. Versand franko per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet.

Benedikt Saxhsel, Leben Nr. 252 Post Pilsen, Böhmen.

Felix Blažíček

WIEN V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.

Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouplierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 516

Liefernd der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan. Direkte Fahrt nach Ostafrika.

Elffahrt nach Alexandrien, wöchentlich.

Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.

Warenlinie nach Alexandrien, vierzehntägig.

Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.

Elffahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.

Elffahrt nach Cattaro, wöchentlich.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.

Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd. Wien, I. Kärntnerring 6. 570

Darlehen!

Allgemeine Cantionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cantionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen **gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen,** u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6% p. a. vorschreibend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hiezu solch seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erfliesst die restierende Schuld, an den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiger Schadendeckungszuschuß, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3 Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der ursprünglichen Darlehenssumme.) 4. Bei der Kreierung des Darlehens werden alle stempelige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 567

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition **M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.**

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hlubek.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strohbergasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Rechenbachgasse 11.
Telephon Nr. 350.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 804.346.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 50.052.
Beiträge werden nach dem von Redaktionskomitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bestimmte für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 40 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

Nº. 28. **Wien, den 15. Oktober 1906.** XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo auch keine Dichtung entsprechen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc.

sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten

457 Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

Die unter den verschiedensten „It" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 349
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien.

Kaufet anderwärts kein Musik-Instrument oder Saiten, ohne vorher Katalog, der **umsonst** geliefert wird, einzuholen bei

Wildstein bei Franzensbad. **Hermann Trapp** Wildstein bei Franzensbad.

In blühender Gegend sind mehr wie 10.000 Arbeiter in dieser Branche beschäftigt, daher direkteste und billigste Bezugsquelle bei voller Garantie.

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER

Ausführung aller
bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverluste.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Kiegelwandverkleidung von Siegelhütten, Wärterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Baulichkeiten jeder Art.
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen.
Trockenlegung feuchter Mauern.
Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.

CENTRAL-BUREAU:
WIEN, VI/1 KÖSTLERGASSE Nº 7.

FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN:
PAT. EMULIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSTOFFFABRIKATE
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

VEREIN DER PATENTANWÄLTE.
Die vom k. k. Patentamte ernannten Patentanwälte:

Ing. **Arthur Baumann** (Pagel, Moeller & Hardy), Wien, I. Elisabethgasse 13. T. 7308.
Ing. **Stanislaus Ritt. v Dabanski**, Wien, VII. Lindengasse 2. T. 8662.
Ing. **Josef Fischer**, Wien, I. Maximilianstraße 5. T. 7937.
Ing. **d' George Hardy** (Pagel, Moeller & Hardy), Wien, I. Elisabethgasse 13. T. 5203.
Ing. **Viktor Harmin**, (H. Fulin, Michalschi & Co.), Wien, I. Bäckerstraße 1. T. 10695.
Ing. **Johann Lux**, Wien, I. Hegelgasse Nr. 13. T. 4597.
Ing. **Victor Monath**, Wien, I. Jasomirgottstr. 4. T. 10559.
Ing. **Anton v. Sterr**, Wien, IV. Frankenberggasse 8. T. 7944.
Ing. **Victor Tischler**, Wien, VII. Siebensterngasse 39. T. 605.
Ing. **Wasa Theodorovic**, Wien, I. Jasomirgottstraße 2. T. 10548.
Ing. **Eduard Winkelmann**, Wien, III. Hauptstraße 72.
Ing. **J. Ziffer**, Wien, VI. Mariahilferstraße 17. T. 6051.
Ing. **Rud. Zipser**, Wien, VII. Lindengasse 8. T. 8345.
Ing. **Moriz Schmolka**, Brünn, Ferdinandsgasse 17. T. 450.
Ing. **Heinrich Schmolka**, Prag, Heinrichsgasse 24. T. 1983.

Kais. königl. ausschl. priv.
Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik
F. AUSTIN.
Fabrik in Viehofen b. St. Pölten
Station Viehofen-Fabrik der ◇ in St. Pölten—Tullner Bahn.
Niederlage in WIEN VI. Stumpergasse 60 Telephon Nr. 3284.
561

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft
Brevillier & Co. und **A. Urban & Söhne**
Wien, VI. Magdalenenstraße 18.
Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Wiener-Neudorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstifte und Schmiedewaren.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die
Erste österr. mech. Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175.
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Digitized by Google

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige

Lokomotiven

jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: **I. Pestalozzigasse Nr. 6.** 479

Tapeten-Versandhaus

Telephon 18.641. **Ulbrich & Co.** Telephon 18.641.

WIEN, I. Wipplingerstraße 1, Mezzanin, Ecke Hoher Markt.

Lincrusta, Stuckgegenstände, Leisten aller Art etc.

Möbel

Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.

Direkt vom **Kunst-Tischlermeister** erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

☐ **Komplette Brautausstattungen** von fl. 65 bis 5000. ☐

Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock, Secession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand recll. *25jährige Garantie.* *1000 Anerkennungen.*

HERMANN KLAMPER' Nachf. Tischler- u. Tapezierer-**möbel-Niederlage und Versandhaus, Wien,** VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko.

☐ **K. k. priv. Lebensversicherungs Gesellschaft** **Österreichischer Phönix** **in Wien.**

Eingezahltes Aktienkapital 2,400.000 Kronen.

Prämien- und Schadenreserven	41,000.000 Kronen.
Versicherungsstand	156,000.000 „
Prämien-Einnahme	5,450.000 „

Die Gesellschaft leistet Versicherungen: auf den Todesfall, auf den Erlebensfall, auf den Todesfall mit Rückgewähr der Prämien, auf den Todesfall mit Rückgewähr der Prämien und Verdoppelung der Versicherungssumme bei Unfalltod, auf den Todesfall mit Rückgewähr der Prämien und Verdoppelung der Versicherungssumme bei Unfalltod und Invalidität, auf den Todesfall mit Befreiung von der Prämienzahlung und Gewährung einer Leibrente bei eintretender Invalidität, auf den Todesfall und gemischte Versicherungen mit Befreiung von der Prämienzahlung und eventueller Gewährung einer Leibrente bei eintretender Invalidität, auf den Erlebensfall, Altersversorgung, Kinderaussteuer, Militärdienstablösung, Versicherungen auf den Todesfall, sofort nach dem Ableben des Versicherten, zahlbar an denen Hinterbliebenen oder die benannten Begünstigten, Versicherungen auf den Todesfall und gemischte Versicherungen mit Befreiung von der Prämienzahlung und eventueller Gewährung einer Leibrente bei eintretender Invalidität, Versicherungen auf den Erlebensfall, Altersversorgung, Kinderaussteuer, Militärdienstablösung, zahlbar bei Erreichung eines bestimmten Alters an den Versicherten selbst, Versicherungen von Leibrenten, Witwenpensionen und Erziehungsrenten zu den billigsten Prämien und unter den kulantesten Bedingungen, darunter speziell die Unanfechtbarkeit und Unverfallbarkeit der Polizzen, die Haftung auch für den Kriegsfall ohne besonderen Zuschlag, ferner Gewährung von Reisen und Aufenthalt nach, respektive in allen Ländern der Erde und Änderung des Berufes ohne jede Prämienerhöhung.

Auskünfte werden erteilt im Zentral-Bureau: Wien, I. Riemergasse 7 und bei sämtlichen Vertretungen im In- und Auslande. 5-3

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 476

Reservefond d. Anst.: K 8,345.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 250,781.823

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waidegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Fenerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 520

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5.

519

ROESSEMANN & KÜHNEMANN

ABT. FÜR

ARTHUR KOPPEL'SCHE

SCHMALSPURBAHNEN

WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

!! Billige böhmische Bettfedern !!

6 Kilo: neue geschlissene K 9.60, bessere K 12.—, weiße daunenweiche geschlissene K 16.—, K 24.—, schneeweiße daunenweiche geschlissene K 20.—, K 24.—. Versand franko per Nachnahme Umtausch und Rücknahme gegen Portoersatzung gestattet.

Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 352, Post Pilsen, Böhmen.

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

560

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 28. Wien, den 15. Oktober 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Einladung. Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau. Von E. Scheichl. (Schluß.) Monats-Chronik, August-September 1906. — Technische Rundschau: Motorwagen der South-Eastern and Chatham Railway. Ein Prüfungsstand für Lokomotiven im Grunewald. Ein Meisterwerk der Brückenbaukunst. — Chronik: Versuche mit neuen Eisenbahnsignalen. Der doppelgleisige Ausbau der deutschen Bahnen. Der neue Bahnhof in Leipzig. Der neue Güterbahnhof in Basel. Amerikanische Vorschläge für die Heranbildung der höheren Eisenbahnbeamten. Betriebsergebnisse der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1905. — Literatur: I Nachtrag zum beschreibenden Kataloge des k. k. historischen Museums der österreichischen Staatsbahnen. Neueste Erfindungen und Erfahrungen. — Club-Nachrichten: Eröffnung der Club-Saison. Veränderungen im Mitgliederstande im Monate September 1906.

Clubversammlung:*) Dienstag, den 30. Oktober 1906, $^1/_2$7 Uhr abends. Eröffnung der Saison 1906/1907. Vortrag des Herrn Josef Zuffer, k. k. Ober-Baurat im Eisenbahnministerium: *„Über die offenen Strecken der im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangten neuen Alpenbahnen"*. (Mit Lichtbildern.) (Siehe auch Clubnachrichten).

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

*) Von der Gepflogenheit der Ausgabe eines Programmes für die ganze Saison wird pro 1906/1907 Abstand genommen, und werden die Veranstaltungen für jeden Monat in der Clubzeitung rechtzeitig bekanntgegeben werden. Das Vortrags-Komitee.

Einladung.

Die Beteiligung der Clubmitglieder an der Abhaltung der Vorträge in unserem Club ist eine sehr schwache und seit Jahren beständig im Rückgange begriffen. Es muß daher zu dem Auskunftsmittel gegriffen werden, außerhalb des Club stehende Personen heranzuziehen, was nicht nur sehr umständlich und mühevoll, sondern auch oft mit größeren Kosten verbunden ist.

Das gefertigte Komitee erlaubt sich daher an die geehrten Herren Clubmitglieder die **dringende Einladung ergehen zu lassen, sich diesem vornehmsten Zwecke des Club widmen und durch rege Beteiligung an der Abhaltung von Vorträgen die Interessen des Club und seiner Mitglieder fördern zu wollen.**

In der Hoffnung, daß diese Einladung den gewünschten Erfolg haben wird, soll in Hinkunft die Absendung von schriftlichen Einladungen zur Abhaltung von Vorträgen an die Herren Clubmitglieder unterbleiben, dagegen werden jene Herren, welche gesonnen sind Vorträge zu halten, gebeten, diese entweder beim Obmanne des gefertigten Komitees oder im Clubsekretariate anmelden zu wollen.

Das Vortrags-Komitee.

Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau.

Nach einem Vortrage, gehalten im Club österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien, am 13. März 1906, von Ober-Ingenieur E. Scheichl.

(Schluß.)

Zur Kontrolle der Stromstärken, welche insbesondere während der Anfahrperiode sehr wichtig ist, ist in jedem Führerstande ein Stromzeiger vorgesehen, der an einen Stromtransformator angeschlossen ist und den gesamten Motorstrom angibt.

Für die Bremsung ist eine Westinghouse-Luftdruckbremse und eine Handspindelbremse vorhanden. Die für erstere erforderliche Druckluft wird durch einen Achskompressor, welcher von der Mittelachse aus angetrieben wird, erzeugt.

Die Beheizung und Beleuchtung der Personenwagen, Motor- und Beiwagen, erfolgt elektrisch und zwar die Beleuchtung durch eine Akkumulatorenbatterie, an welcher auch die Leitungen für die Relais-Schalter und die Auslösespule zum Hochspannungsschalter angeschlossen sind.

In den Wagenhallen war selbstverständlich die Verwendung von Hochspannung ausgeschlossen. Man half sich in der Weise, daß man in den beiden Endstationen besondere Transformatoren aufstellte, die eine seitlich des Geleises angebrachte Fahrleitung mit 150 *V* speisen.

An einer Stirnseite der Wagen (Fig 14) sind Steckkontakte angeordnet, an welchen ein tragbarer Stromabnehmer befestigt werden kann, der sich mittels eines federnden Schleifstückes an die Niederspannungsleitung legt.

Durch einen Handschalter in jedem Führerstand kann der zunächst liegende Motor und zwar auf die Fahrtrichtung nach vorwärts eingeschaltet werden. Dabei müssen jedoch Fahrtrichtungsschalter und Fahrschalter ihre Nullage einnehmen. Die Geschwindigkeitsregelung erfolgt nur durch einfaches Ein- und Ausschalten.

Digitized by Google

Außer den besprochenen vier Motorwagen wurde zur Bewältigung des Güterverkehres vor kurzem auch eine Lokomotive in Dienst gestellt (Fig. 15).

Die Lokomotive ist zweiachsig. Die Gesamtlänge zwischen den Puffern beträgt 7·5 *m*. Der Radstand ist 3·5 *m*.

unter ihnen angebrachten elektrischen Einrichtungen bequem zugänglich sind.

Der Führerstand kann allseitig geschlossen werden.

Die Radsätze, Achskisten, Tragfedern, Zug- und Stoßvorrichtung sind bei der Lokomotive, wie bei den Motorwagen nach dem Normale der königl. bayrischen

Fig. 14.

Fig. 15.

Fig. 16.

Der in der Mitte über dem Untergestell angeordnete Führerstand ist 2·0 *m* lang, 2·7 *m* breit. Derselbe ist gleich dem Rahmen aus Fassoneisen und Blechen hergestellt.

Die beiden an den Führerstand anschließenden Aufbauten sind zum Aufklappen eingerichtet, so daß die

Staatsbahnen, bezw. nach den Vorschriften der technischen Vereinbarungen für Bau und Betrieb von Haupteisenbahnen ausgeführt.

Die Lokomotive ist mit einer achtklötzigen Wurfbremse ausgerüstet, die einen Bremsdruck von mindestens 60% des Lokomotivgewichtes ermöglicht.

Digitized by Google

Der Führerstand kann elektrisch geheizt werden.

Die Beleuchtung des Führerstandes erfolgt durch Glühlampen, die mit den vier in den Signallaternen angebrachten Glühlampen in Reihe geschaltet sind. Heizung und Beleuchtung sind an einen eigenen Transformator angeschlossen.

Das Stromabnehmergestell wird durch Federkraft in die Höhe gedrückt und durch einen Drahtseilzug heruntergezogen. Das Stahldrahtseil ist zu letzterem Zwecke an einem gut isolierten Hebel befestigt, der auf einer der gekuppelten Wellen des Stromabnehmergestelles sitzt und läuft über ein geerdetes Rollensystem in das Innere der Lokomotive zu einer neben dem Führerstande angebrachten Seilscheibe, mit welcher ein Hebel starr verbunden ist.

Die Abziehvorrichtung ist gegen die Tür des Hochspannungsraumes derart verriegelt, daß die Tür bei hochgestelltem Stromabnehmer nicht geöffnet, der Stromabnehmer bei geöffneter Tür nicht hochgelassen werden kann.

Zugleich ist mit der Abzugvorrichtung des Stromabnehmers eine Kurzschlußvorrichtung verbunden, welche, nachdem der Stromabnehmer von der Leitung abgezogen ist, auf einen Erdungskontakt der Hochspannung drückt. Durch diese Einrichtung wird erreicht, daß bei Öffnung des Hochspannungsraumes alle Teile geerdet sind, so daß

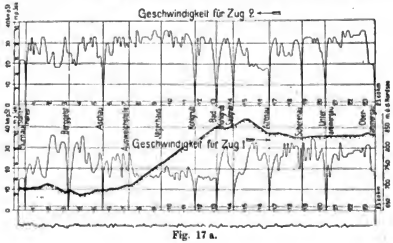


Fig. 17 a.

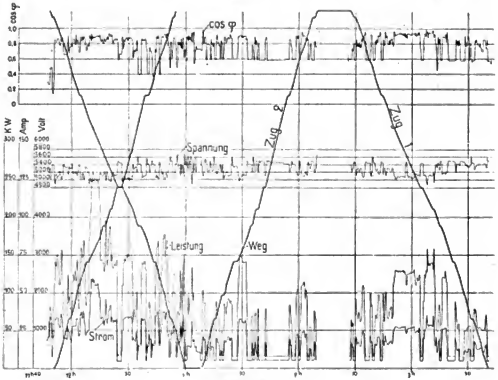


Fig. 17 b.

bei einem Bruche der Fahrleitung oder des Abziehseiles des Stromabnehmers eine sofortige Erdung der Fahrleitung bewirkt wird.

Der Transformator, die Motoren, der Hochspannungsschalter, die Fahrtrichtungsschalter und der Fahrschalter sind gleich ausgeführt wie bei den Motorwagen, so daß Ersatzteile für Motorwagen und Lokomotive gleich verwendbar sind.

Digitized by Google

Transformator und Schalter sind wie bei den Motorwagen unterhalb des Fußbodens angeordnet.

Der Führerstandtisch für das Handrad zum Fahrschalter und für den Schalthebel zu den Fahrleitungsschaltern ist in der Mitte des Führerstandes angebracht.

Das Gewicht der Lokomotive beträgt 20 *t*.

Dieselbe muß einschließlich ihres Eigengewichtes ein Zuggewicht von 70 *t* auf der größten Steigung von 30‰ sicher befördern können. (Fig. 16.)

Bei den Abnahmeproben wurden Vergleichsversuche mit einer Dampflokomotive durchgeführt.

Während die elektrische Lokomotive von 20 *t* Gewicht, ohne daß die Räder zu schleifen begannen, einen Zug von 260 *t* vom Platze zog, konnte eine 24 *t* schwere Dampflokomotive nur 220 *t* ziehen. Ein nennenswerter Beweis dafür, daß bei elektrischem Betriebe mit einem viel kleineren Adhäsionsgewichte des Motorfahrzeuges das Auslangen gefunden wird, als bei Dampfbetrieb.

Der elektrische Betrieb auf der Bahn Murnau—Oberammergau ist mit 1. Jänner 1905 aufgenommen worden und seither anstandslos vor sich gegangen. Nach jeder Richtung sind für die Winterperiode täglich sechs Züge, im Sommer täglich acht Züge eingestellt, außerdem ein bis zwei Erfordernisszüge.

Die Tagesleistung mit den fahrplanmäßigen Zügen ist im Winter 283 *km*, im Sommer 378 *km*

Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit in der Horizontalen und im Gefälle ist 40 *km* in der Stunde, auf der maximalen Steigung 16 bis 17 *km*/Std. Für eine Fahrt Murnau—Oberammergau werden 72 Minuten, für die Fahrt Oberammergau—Murnau 65 Minuten benötigt. Die Reisegeschwindigkeit ist somit 19·6 bezw. 21·6 *km* in der Stunde. Die Geschwindigkeitsverhältnisse der Züge auf einer Hin- und Rückfahrt sind in Fig. 17 dargestellt.

In diesem Schaubilde sind weiters für einen Zug und für zwei gleichzeitig im Betriebe befindliche Züge die Spannung, die Stromstärke, der Leistungsfaktor und der gesamte Energiebedarf eingetragen.

Diese Größen wurden im Kraftwerke abgelesen.

Durch Zählerablesungen wurde der gesamte Arbeitsaufwand bestimmt, der mit den einzelnen Ablesungen für Leistung und Zeit verglichen recht gute Übereinstimmung zeigte. Die Züge, mit welchen die Versuche durchgeführt wurden, hatten je ein Gewicht von 55 *t*.

Der Arbeitsverbrauch für einen Tonnenkilometer ergab sich im Mittel mit 43 *W*/Std., im Kraftwerk gemessen.

Vergleicht man diesen Verbrauch mit jener Arbeit, die tatsächlich an den Rädern des Zuges infolge der erforderlichen Hubarbeit, der Fortbewegungsarbeit auf den mit Strom befahrenen Strecken und der Beschleunigungsarbeit bei den Anfahrten aufzuwenden ist, so ergibt sich ein Wirkungsgrad der Arbeitsübertragung von den Dynamomaschinen des Kraftwerkes bis zu dem Umfange der Triebräder der Motorwagen von 71%.

Betrachtet man den Energiebedarf für eine einzelne Fahrt, so findet man, daß trotz der außerordentlich verschiedenen Neigungsverhältnisse die Beanspruchung des Kraftwerkes während der Dauer der Stromgebung nicht außerordentlich verschieden ist. Es ist dies dem Umstande zuzuschreiben, daß, wie bereits eingangs erwähnt, der Einphasen-Serienmotor gleich dem Gleichstrom-Serienmotor die vorzügliche Eigenschaft hat, seine Tonrenzahl selbsttätig herabzusetzen, wenn die Zugkraft steigt.

Der Betrieb des Kraftwerkes danert täglich von 5 Uhr früh bis 11 Uhr nachts.

Bahn- und Belenchtungsmaschinen werden von derselben Turbine angetrieben. Trotz der stark veränderlichen Belastnngen, welche der Bahnbetrieb, insbesondere durch die vielen Stationen und Haltestellen, bedingt, treten dank der ganz vortrefflich wirkenden Turbinenregler in den Belenchtungsnetzen keine störenden Spannungsschwankungen auf.

Monats-Chronik — August-September 1906.

I. Eisenbahnen.

Neue Konzessionen: Mit Urkunde vom 28. August 1906 wurde dem Gutsbesitzer Dr. Karl Freiherrn v. Born in St. Katharina bei Neumarkt im Vereine mit dem Fabriksbesitzer Andre Gassner und dem Bürgermeister Karl Mally in Neumarkt die Konzession zum Baue und Betriebe einer Lokalbahn von Krainburg nach Neumarktl ertellt. Mit Urkunde vom 12. September 1906 wurde dem niederösterreichischen Landesausschusse die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von Mistelbach bis Gaunersdorf ertellt.

Betriebseröffnungen: Am 1. August wurde die Teilstrecke Dobrun—Vardište der Linie Sarajevo—Ostgrenze eröffnet. Am 5. August wurde die Linie S. Michele—Mezzolombardo der Lokalbahn Trient—Malè dem öffentlichen Verkehr übergeben. Am 12. August wurde die elektrisch betriebene, schmalspurige Kleinbahn Lana—Meran für den öffentlichen Verkehr eröffnet. Am 21. August wurde die letzte Teilstrecke der Pyhrnbahn von Spital am Pyhrn nach Selztal dem öffentlichen Verkehr übergeben. (Siehe hierüber „Die Eröffnung der Pyhrnbahn" in Nr. 24.) Gleichzeitig wurde auch die zwischen Linz und Km. 7·624 (alt) umgelegte neue Strecke mit einer Länge von 4·846 *km* in Betrieb genommen und die bis dahin befahrene, ehemalige Kremstalstrecke zwischen Linz und Wegscheid für den öffentlichen Verkehr aufgelassen. Von der letztgenannten Strecke bleibt nur der 4·490 *km* lange Teil Linz—Scharlinz als Schleppbahn für die daran liegenden Industriegeleise im Betrieb. Am 25. August erfolgte die Betriebseröffnung der Bahnlinie Pozorlita—Louisenthal—Grube der Bukowiner Lokalbahnen. Am 18. September wurde die Lokalbahnstrecke Roßbach—Adorf und am 24. September die Teilstrecke Lomnitz a. P.—Sobotka der Lokalbahn Sudomer—Skalsko—Alt-Paka dem öffentlichen Verkehr übergeben. Am 30. September wurde die Karawankenbahn, die die Linien Feistritz im Rosental—Rosenbach—Assling und Villach—Rosenbach umfaßt, eröffnet. (Siehe hierüber Nr. 27.)

Digitized by Google

Wichtige Projekte: In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 25. September gelangte ein Dringlichkeitsantrag, betreffend den Ausbau der Vinschgaubahn, zur Verhandlung. Nachdem vom Antragsteller die Wichtigkeit des Baues dieser Linie für Südtirol hervorgehoben wurde, erklärte der Eisenbahnminister, daß er die Notwendigkeit der Fortsetzung der Linie von Mals bis Landeck anerkenne. Es handle sich jedoch um eine der schwierigsten Alpenbahnen und die Feststellung des generellen Projektes sei mit wesentlichen Schwierigkeiten verbunden. Um den Wünschen des Antragstellers entgegenzukommen, habe er jedoch die Anordnung getroffen, daß der Trassierungsabteilung vier erprobte Ingenieure neu zugeteilt wurden, so daß angenommen werden könne, daß das generelle Projekt längstens im Frühjahr 1907 vollständig fertiggestellt sein werde. Der Antrag wurde dem Eisenbahnausschusse überwiesen.

Eine Reihe niederösterreichischer Lokalbahnprojekte, bezüglich der der niederösterreichische Landesausschuß Konzessionswerber ist, steht zum Teile vor ihrer unmittelbaren, zum Teile vor ihrer baldigen Konzessionierung. Ein in die erste Kategorie fallendes Projekt ist das der 12 *km* langen Lokalbahn Gaunersdorf—Mistelbach, welche die Lokalbahnen Gänserndorf—Gaunersdorf und Ernstbrunn—Mistelbach verbindet. (Siehe hierüber Rubrik „Neu Konzessionen".) Die weiteren Konzessions-Verhandlungen, die bei ihrem Abschlusse angelangt sind, betreffen die Lokalbahnen Neunkirchen—Willendorf und Freiland—Türnitz. Auch die Finanzierung dieser Lokalbahnen hat in erster Linie die Landesgarantie zur Grundlage, wobei in betreff der erstgenannten Lokalbahn das in Ansehung der Kohlenproduktion im Kohlenbergwerke Grünberg zwischen dem Lande Niederösterreich und der Schneebergbahn abgeschlossene Verkehrsteilungs-Übereinkommen einen für die Finanzierung nicht unwichtigen Faktor darstellt und außerdem den beiden Lokalbahnen neben den Beiträgen der Privatinteressenten auch eine Staatssubvention angesichert ist. Abgesehen von diesen Projekten tritt auch die Ausführung des Projektes einer Lokalbahn von Leopoldsdorf nach Siebenhirten mit einer Abzweigung von einem Punkte dieser Linie nach Orth in das Stadium der Aktualität. Der niederösterreichische Landesausschuß hat nämlich jüngst bei dem Eisenbahnministerium um die Einleitung der Konzessionsverhandlungen angesucht. Die Verhandlungen dürften bald beginnen und voraussichtlich keine Schwierigkeiten bieten.

Am 12. und 15. August fanden in Oststeiermark Interessentenversammlungen statt, die sich mit der Frage der Verbesserung der oststeierischen Verkehrsverhältnisse befaßten. Die Versammlungen faßten Entschließungen, die den Bau einer Hauptbahn empfehlen, die von Aspang über Friedberg—Hartberg—Pichelsdorf—Gleisdorf—Radlberg und Kärnten nach dem Küstenlande ausgeführt werden soll.

Das Projekt der Verlängerung der Böhmerwaldbahnen von Wallern zur Reichsgrenze nächst Brandhäuser zum Anschlusse an die auf bayerischem Gebiete herzustellende Eisenbahnlinie von Waldkirchen bis zur Grenze nächst Haidemühle ist seiner Ausführungsreife sehr nahegerückt. Seit kurzem sind durch Entscheidung des Eisenbahnministeriums die in Ansehung des Betriebsprogrammes, speziell insoweit es die die direkte Überleitung der von der Lokalbahn Strakonitz—Winterberg kommenden Züge auf die Fortsetzungsstrecke Wallern—Landesgrenze ermöglichende Verbindungskurve betrifft, zwischen den Interessenten obwaltenden Meinungsverschiedenheiten behoben worden. Es erübrigte nur noch die Fusionierung der beiden Böhmerwaldbahnen Strakonitz—Winterberg—Wallern und Wodňan—Prachatitz—Wallern zu einer Unternehmung, welche sodann die Konzession für die Fortsetzungslinie erwerben soll. Ein von den Verwaltungen der beiden Gesellschaften eingesetztes Komitee hat sich über die Modalitäten der Fusion verständigt, die von den für den 24. August einberufenen Generalversammlungen genehmigt wurden. Die Inangriffnahme des Baues der neuen Bahnlinie ist im nächsten Frühjahre zu gewärtigen.

Technisches: Das stetig sich erhöhende Gewicht der Lokomotiven sowie die sich ständig steigernde Fahrgeschwindigkeit haben das Eisenbahnministerium — wie wir auch damals mitteilten — im Herbste 1904 veranlaßt, eine neue Brückenverordnung zu erlassen, welche in Abänderung der seit dem Jahre 1887 in Geltung gestandenen auf die erwähnten Momente Bedacht nimmt. Bei Erlassung der neuen Verordnung war den Staatsbahndirektionen die Aufgabe übertragen worden, die in ihren Bezirken befindlichen Eisenbahnbrücken einer Prüfung zu unterziehen und durch die Vornahme von Berechnungen festzustellen, inwieweit sie den Anforderungen entsprechen, beziehungsweise sie zu verstärken oder durch neue Brücken zu ersetzen sind. Die durchzuführenden Berechnungen, welche einen längeren Zeitraum erheischen, sind indes so umfangreicher Natur, daß die Staatsbahndirektionen angesichts der Inanspruchnahme ihres Personals durch die regulären Agenden außerstande sind, neben ihren wichtigen und verantwortungsvollen Agenden auch noch diese viel Zeit und Arbeit erfordernde Aufgabe zu lösen. Das Eisenbahnministerium wird sonach selbst ein Bureau errichten, das die Berechnungen in betreff der Eisenbahnbrücken fortsetzen und zu Ende führen wird. Dieses Bureau wird noch im Laufe des Jahres 1906 in Funktion treten. Auf Grund der Erfahrungen und im Hinblicke auf die stetigen Fortschritte auf dem Gebiete der Technik dürfte die neue Brückenverordnung gleich ihrer von 1887 bis 1905 in Geltung gestandenen Vorgängerin für höchstens zwei Dezennien anareichen. Selbstverständlich sind bei den seit der Inkraftsetzung der neuen Verordnung in Bau genommenen Eisenbahnbrücken die Normen dieser Verordnung allein und voll maßgebend.

Bau: Mit der Vollendung der Wocheinerbahn, der Pyhrnbahn und der Karawankenbahn sind auch die Hochbauten, also die Bahnhofsbauten im Zuge dieser neuen Alpenbahnen durchgeführt. Nur im neuen Staatsbahnhofe Triest-S. Andrea sind noch einige Hochbauobjekte auszuführen. Was die Tauernbahn anbelangt, so harrt auf der Nordrampe noch der Bahnhof in Böckstein des Baues, auf der Südrampe sind im Vereine mit den Unterbau- und Oberbauarbeiten auch die Hochbauten in der ersten Jahreshälfte zur Vergebung gelangt; es handelt sich um den Bau der Stationen Mallnitz, Ober-Vellach, Penk, Kolbnitz, Mühldorf und Pussarnitz. Der neue Zentralbahnhof in Klagenfurt ist ebenfalls noch nicht vollendet; das letzte herzustellende Objekt ist das neue Aufnahmsgebäude, dessen Bau die Südbahn als Bauführerin kürzlich vergeben hat und dessen Herstellung zwei Jahre erfordern dürfte. Was die Lokalbahnen anbelangt, so sind kürzlich die Bauarbeiten für die Lokalbahn Lemberg—Podhajce einschließlich der Hochbauten vergeben worden. Die Bauvergebung bezüglich der Lokalbahn Trient—Malé ist im Zuge, die Bauausschreibung der Lokalbahn Krainburg—Neumarkt steht demnächst bevor.

Betrieb: Mit Ende August sind ans dem Zugverkehr zwischen Wien und München zwei Schnellzüge ausgeschieden, die im diesjährigen Sommer zum erstenmal geführt worden. Es handelt sich hiebei um den Schnellzug, der Wien mittags 12 Uhr 45 Min. verläßt und abends 9 Uhr 56 Min. in München eintrifft und den Gegenzug, der mittags 1 Uhr 10 Min. von München abfährt und abends 10 Uhr 25 Min. in Wien eintrifft.

Die Wiener Verbindungsbahn verläuft in der Strecke von Unter-Hetzendorf über Speising und Lainz nach Hüttel-

Digitized by Google

dorf-Hacking zum Teil im Straßenniveau, zum Teil unter dem Straßenniveau als Tiefbahn; nur in der kurzen Strecke von St. Veit nach Hütteldorf ist sie Hochbahn. Die Gemeinde Wien wünscht die Umwandlung der ganzen Verbindungsbahnstrecke von Unter-Hetzendorf nach Hütteldorf-Hacking in eine Hochbahn, da durch die im Straßenniveau laufende Bahn wichtige Verkehrsstrecken, wie die Lainzerstraße, Speisingerstraße, Hietzinger Hauptstraße (nächst Unter-St. Veit) durch Bahnschranken zeitweise für den Fußgeher- und Wagenverkehr abgesperrt werden. Die Gemeinde Wien hat nun den in den letzten Tagen fertiggestellten Generalregulierungsplan für die Speisingerstraße, Lainzerstraße und Biraghygasse bis zur Gemeindegrenze dem Eisenbahnministerium mit dem Bemerken zur Kenntnis gebracht, daß die Gemeinde bei diesem Regulierungsplan für die künftige Umgestaltung der Verbindungsbahn in eine Hochbahn Vorsorge getroffen habe; durch diese Umgestaltung der Verbindungsbahn in eine Hochbahn, soll die Kreuzung der Bahngeleise mit den genannten Straßenzügen beseitigt werden. Die Kommune hat gleichzeitig an das Eisenbahnministerium das Ansuchen gestellt, hierauf bei der Ausgestaltung des Staatsbahnnetzes Rücksicht zu nehmen.

Die Eröffnung der Wocheiner Bahn hat neben der großen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung dieser Bahnverbindung dem reisenden Publikum auch eine Neuerung gebracht, die in der Errichtung einer den Ansprüchen des Komforts entsprechenden und sehr praktisch situierten Badeanlage im neuen Staatsbahnhofe Triest-St. Andrea besteht. Diese auf der Ankunftseite gelegene und auch von der Halle aus ohne Umweg leicht zu erreichende Badeanlage — die erste auf österreichischen Bahnhöfen — bietet den Reisenden die Möglichkeit der sofortigen Erfrischung durch ein Wannenbad am Bahnhofe. Die bequeme und komfortable Einrichtung der Badeanlage, sowie der bescheidene, zur Einhebung gelangende Preis (K 1.–) — für die Bediensteten ist der Preis mit 60 h fixiert — sichern der Einrichtung einen lebhaften Zuspruch. Es ist anzunehmen und zu hoffen, daß diese Einrichtung nicht vereinzelt bleiben und bei anderen Bahnen Nachahmung finden wird.

Der zu Beginn des Betriebes auf der Wocheiner Bahn eingetretene starke Güterandrang — der Personenverkehr ging glatt vonstatten — hat in der Abwicklung des Güterverkehres, namentlich im neuen Triester Bahnhofe zu Stockungen geführt, welche sich zum nambaften Teile daraus erklären, daß der neue Bahnhof Triest-St. Andrea noch nicht angebaut ist. Bekanntlich steht ein Magazin auf dem neuen Bahnhofe noch im Bau und ist im Freigebiete von den der neuen Eisenbahnverbindung zugedachten Räumlichkeiten ein neues Magazin für Sammelgüter noch in Herstellung begriffen. Die energischen Bemühungen der Staatseisenbahn-Verwaltung, welche das Personal, namentlich in dem neuen Triester Bahnhofe unverweilt ausgiebig verstärkte, haben binnen kurzem bewirkt, daß die Stauungen behoben wurden und die Abwicklung des Güterverkehres auf der Wocheiner Bahn, beziehungsweise im neuen Triester Bahnhofe sich nunmehr normal ohne Störung abwickelt. Das neue Magazin im Bahnhofe Triest-St. Andrea dürfte in nächster Zeit und das Sammelgüter-Magazin im Triester Freigebiete vor Jahresschluß vollendet sein.

Die Versuche mit dem elektrischen Betriebe, welche auf der Verbindungsbahnstrecke Prater-stern—Hauptzollamt eingeleitet worden sind, nehmen ihren Fortgang. Bisher sind im Durchschnitte zweimal wöchentlich gefahren, durchwegs in den Nachtstunden von 1 bis 4½ Uhr. Jedesmal werden fünf Fuhr- und Retourfahrten unternommen. Hiebei ist die Stromstärke von 500 V bis zu 3000 V — je 1500 V führt jeder der beiden Leitungsdrähte — gesteigert worden. Die einzelnen Fahrten bieten Gelegenheit zur Vornahme von Messungen, welche einerseits die erforderlichen Daten über die Steigerungsfähigkeit der Geschwindigkeit bis zu 40 *km*, andererseits über den Stromverbrauch, also die Kosten, beziehungsweise die Wirtschaftlichkeit des Betriebes liefern sollen. Die bisherigen Fahrten und Beobachtungen haben naturgemäß diese Daten in einem zur Beantwortung dieser Fragen ausreichenden Maße noch nicht geliefert, es werden daher die Nachtfahrten noch einige Zeit hindurch fortgesetzt werden, da auch noch andere Fragen konstruktiver Natur klarzustellen sind. Was speziell die erreichbare höchste Geschwindigkeit anbelangt, so ist diese Frage deshalb von besonderem Interesse, weil die Dampflokomotive auf der Stadtbahn die Geschwindigkeit von 40 *km* nicht zu erreichen vermag, da sie im Hinblicke auf die Zeit, welche das Anfahren erfordert, und die kurzen, zwischen den einzelnen Stationen liegenden Distanzen, bevor sie diese Geschwindigkeit erreicht hat, schon wieder das Tempo verlangsamen muß. Es wird daher festzustellen sein, ob die elektrische Lokomotive sich so rasch in vollen Lauf zu setzen vermag, daß sie Zeit findet, die Geschwindigkeit von 40 *km* zu erreichen.

Auf der Überetscher-Bahn (Bozen—Kaltern) dürfte mit Beginn der nächstjährigen Reisezeit der elektrische Betrieb zur Einführung gelangen. Das diesbezügliche Detailprojekt erliegt bei der General-Inspektion, auch die Staatsbahndirektion Innsbruck hat sich hiezu noch zu äußern, doch hofft man, daß alle Vorstudien und Kommissionen noch rechtzeitig abgetan werden, um mit den Arbeiten zum nächsten Frühjahre fertig werden zu können. Es ist dann ein 40-Minutenverkehr in Aussicht genommen. Da bei so häufigem Verkehre ein Einfahren der Mendel-Wagen in den gegenwärtigen Bozener Bahnhof verschiedene Unzukömmlichkeiten zur Folge haben würde, soll nächst dem Bahnhofe ein eigener Bahnhof für die Mendel-Bahn errichtet werden, der jedoch auch in bezug auf den Personenverkehr in direkter Verbindung mit dem gegenwärtigen Bahnhofe stehen wird.

Die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Hauptlinie Wien—Baden der Wiener Lokalbahnen ist nun vollendet. Die Probefahrten, die im Laufe des Monats August mit einem Motorwagen unternommen wurden, haben nach jeder Richtung ein vollständig befriedigendes Resultat ergeben. Auch das Elektrizitätswerk in Leesdorf, das die elektrische Kraft für den Betrieb der außerhalb des Weichbildes der Stadt Wien gelegenen Teilstrecke zu liefern haben wird, ist vollendet. Die Fahrordnung ist bereits festgestellt und wird bis auf weiteres auch in der Periode der Winterfahrordnung unverändert bleiben. Im Durchschnitte werden in Intervallen von je einer Stunde in der Zeit von 7 Uhr morgens bis 10 Uhr abends je ein Schnellzug und je ein Lokalzug, bestehend aus einem Motorwagen und zwei Beiwagen, zwischen denen ein Zeitabstand von je 20 Minuten liegt, verkehren. Die Maximal-Fahrgeschwindigkeit ist mit 50 *km* in der Stunde fixiert. Der Fahrpreis für die Fahrt Wien—Baden und zurück beträgt K 2.20. Im Abonnement kosten 20 Karten K 20.—. In Güterverkehre, der weiterhin mit Dampfkraft besorgt wird, tritt in bezug auf die Fahrordnung und die Tarife bis auf weiteres eine Änderung nicht ein.

Wie schon gemeldet, plant das Handelsministerium die Einführung staatlicher Automobillinien in Gegenden, die des Bahnverkehres entbehren. Die Erhebungen, die das Handelsministerium hierüber gepflogen hat, haben zur Herausgabe eines Erlasses geführt, der durch die Bezirkshauptmannschaften an alle Gemeindevorstehungen mitgeteilt wurde. Danach hält das Handelsministerium die Einrichtung von Automobillinien auf dem flachen Lande nach dem

Digitized by Google

gegenwärtigen Stande der Automobilindustrie für technisch ausführbar und auf solchen Routen, die eine gewisse Intensität im Personen- und Sachentransport, insbesondere auch hinsichtlich der Postsendungen aufweisen, ohne daß diesem Umstande durch Eisenbahnanlagen in absehbarer Zeit Rechnung getragen werden könnte, im Interesse des Personen- und Postverkehres in hohem Grade für wünschenswert.

Das Ministerium stellte daher die Errichtung solcher Automobillinien nach folgenden Grundsätzen in Aussicht: 1. Als Form des Betriebes wäre die des Staatsbetriebes unter beschränkter Ertragsgarantie durch Interessentengruppen zu wählen. 2. Die staatlichen Automobillinien hätten vorläufig zur Beförderung der Post und der Reisenden zu dienen. 3. Der Passagiertarif wäre zu dem einem Einheitssatze von 6 bis 8 h per Kilometer festzusetzen. 4. Die Einrichtung und Betriebsführung würde durch die Postverwaltung zu erfolgen. In dem Erlasse des Handelsministeriums wird unter anderem ausgeführt: Die finanzielle Belastung der engeren Interessenten hätte zu umfassen die im Verkehrsgebiete der einzelnen Automobillinien gelegenen Ortsgemeinden; die Festsetzung des Aufteilungsschlüssels wäre den beteiligten Gemeinden zu überlassen, wobei die Bevölkerungszahl der einzelnen Gemeinden, deren Steuerleistung, die Fremdenfrequenz in den einzelnen Orten etwa als Hilfsmomente zu dienen hätten. Das gegenseitige Verhältnis der in Betracht kommenden Interessen des Verkehrsgebietes der einzelnen Linien und der der Allgemeinheit soll nur in der Weise zum Ausdruck gelangen, daß die Staatsverwaltung für die reinen Betriebsakosten, die Interessenten für die Anlagekosten aufzukommen hätten.

Über die betriebstechnischen und finanziellen Voraussetzungen der Errichtung von Automobillinien haben die Post- und Telegraphendirektionen im Einvernehmen mit den politischen Bezirksbehörden die Vorerhebungen zu pflegen. Die Ermittlung der voraussichtlichen Verkehrsintensität hat durch Berechnung der auf die Kopfzahl der Bevölkerung des Verkehrsgebietes in Ansatz zu bringenden jährlichen Fahrten zu erfolgen. Die staatlichen Automobillinien sollen nach einer Kursordnung verkehren, die nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses und unter Berücksichtigung der Eisenbahnanschlüsse festgesetzt werden soll. Die Automobile, welche das Handelsministerium in Dienst zu stellen beabsichtigt, sollen Fahrten bis zu 20 *km* pro Stunde leisten und bis zu 20 Passagieren aufzunehmen vermögen. Die Mitnahme von Reisegepäck soll, soweit es sich zur Unterbringung in den in Verwendung genommenen Automobilen eignet, bis zum Gewichte von 50 *kg* per Reisenden gestattet sein. Der Einheitssatz von mehr als 6 h per Kilometer soll zur Anwendung kommen, wo mit Rücksicht auf außergewöhnliche Terrainschwierigkeiten (insbesondere außergewöhnliche Steigungen, besonders ungünstigen Straßenzustand), besonders kräftige und demnach kostspieligere Automobile eingestellt werden müssen. Für das Reisegepäck ist ein Freigewicht von 15 *kg* in Aussicht genommen. Die Gemeinden wurden angewiesen, ihre allfälligen Erklärungen bis zum 25. August abzugeben.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren österreichischen Privatbahnen in den Monaten August und September 1906 im Vergleiche zu den gleichen Monaten des Vorjahres. (Siehe nebenstehende Tabelle.)

Tarifarisches: Ende August ist die seit längerer Zeit angekündigte Publikation über die Spiritusrefaktie erschienen. Die Verordnung enthält für sämtliche Stationen, die für die Spirituserzeugung in Betracht kommen, an Stelle der bisherigen Refaktien neue Tarife, die durchwegs mäßige Erhöhungen darstellen. Diese Erhöhungen betragen K 50—60 für den Wagen im Verkehre nach den Alpenländern und K 20—25 für den Wagen im Ausfuhrverkehre.

	August 1906	August 1905	Sept. 1906	Sept. 1905
	Kronen			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, altes Netz . .	1,170.654	+ 31.291	1,048.318	—198.095
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Lokalbahn . .	281.190	+ 37.498	288.492	+ 393
Böhmische Nordbahn .	1 042.199	+ 28.623	1,079.364	+ 10.955
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *A*	783.273	+ 21.700	818.547	+ 10.900
Buschtiehrader Eisenbahn, Lit. *B*	1,375.641	+ 74.700	1,477.604	+ 2.500
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	9.001.210	+ 729.988	8 786.027	+268.719
Österr. Nordwestbahn, gar. Netz	2,452.546	— 95.357	2,504.903	—193.229
Österr. Nordwestbahn, Erg.-Netz	1,560.393	— 58.595	1,556 083	—104.037
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	864.938	— 35.267	792.351	— 58.377
Südbahn-Gesellschaft .	10,802.931	— 300.442	11,018.093	—431.882
Ö.-u. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	5,652.236	— 34.444	6,188.091	—194.438

Für die Beförderung von Rohspiritus aus Galizien nach den westlichen Stationen werden direkte Sätze eingeführt und ebenso werden direkte Sätze für den raffinierten Spiritus folgen. Die Giltigkeit der Refaktie ist bis 31. August 1907 festgesetzt. Der Verkehr, für welchen die neue Tarifverfügung erlassen wurde, wird auf etwa 1500 Wagen zur Ausfuhr und 500 Wagen nach den Alpenländern veranschlagt. Das ergibt eine Gesamterhöhung von K 70.000—80.000.

Die aus dem Anlasse der Eröffnung der Karawankenbahn (siehe Rubrik „Betriebseröffnungen") zu treffenden tarifarischen Vorkehrungen sind, so weit für solche nicht schon gegenwärtig vorgesehen ist, im vollen Zuge, und der neue Tarif soll an Stelle des Tarifheftes III im österreichisch-adriatischen Verkehre treten und den Verkehr zwischen Böhmen, Mähren und Schlesien und Triest umfassen. Die Einwirkung der Karawankenbahn wird, wie dies auch bei der Wocheinerbahn der Fall ist, bei Eröffnung der erstgenannten Linie zunächst im Lokalverkehr zum Ausdruck gelangen. Diese Einwirkungen werden sich naturgemäß nur insoweit geltend machen, als die bisherigen Sätze nicht abnormal, das heißt insoweit sie auf Grund des Lokaltarifes gebildet sind. Aber auch die abnormal gebildeten Sätze werden gegenüber den bisherigen Tarifsätzen gewisse Ermäßigungen, selbstverständlich nur in beschränktem Umfange bringen. Daß die neuen Tarife für den böhmisch-mährisch-schlesischen-adriatischen Verkehr nach Triest nicht sofort bei Eröffnung der Karawankenbahn in Kraft gesetzt werden, trotzdem die Staatseisenbahnverwaltung die Erstellung dieser Tarife mit allem Eifer betreibt, findet seine Erklärung darin, daß diese Erstellung die Mitarbeit der beteiligten Privatbahnen erfordert und daß der Fixierung dieser Tarife die Klarstellung gewisser Vorfragen nicht tarifarischer Natur vorausgehen muß. Die Erstellung der neuen Tarife ist also nichts weniger als eine rein rechnerische und tariftechnische Ausgabe. Dessenungeachtet wird, wie schon erwähnt, die Aktivierung der neuen Tarife im böhmisch-mährisch-schlesischen Verkehre mit Triest der Eröffnung der Karawankenbahn binnen kürzester Frist nachfolgen und aller Voraussicht nach vor Ende Oktober zur Tatsache geworden sein. Die neuen Tarife betreffend den österreichisch-adriatischen Verkehr zwischen dem obenerwähnten Gebiete und Fiume sind gleichfalls in Ausarbeitung begriffen.

Finanzielles: Es ist fraglich, ob das Abgeordnetenhaus in der verhältnismäßig kurzen Herbstsession in der Lage sein wird, das in der vorhergehenden Monatschronik schon besprochene Investitionsprogramm für die österreichischen Staatsbahnen zu beraten und zu erledigen.

Digitized by Google

Da aber andererseits dringenden Anforderungen des Verkehres entsprochen werden muß, ist nach einer Form gesucht worden, in der dies vorerst für das nächste Jahr ohne ein Investitionsprogramm möglich wäre. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird der Ausweg gewählt werden, daß man im Budget für das Jahr 1907 Vorsorge für die notwendigsten Anschaffungen treffen wird. Es ist nicht ausgeschlossen, daß eine neue Post in den Staatsvoranschlag eingestellt wird, in welcher zum Ausdruck kommt, daß es sich um unaufschiebbare Maßnahmen für das Jahr 1907 handelt. Nach der in dem Investitionsprogramm in Aussicht genommenen Summe von rund dreihundert Millionen Kronen würden auf ein Jahr je sechzig Millionen Kronen entfallen sein. Bei einer Vorsorge für mehrere Jahre würden erfahrungsgemäß Kreditschiebungen eingetreten sein, während in das Budget nur jener Betrag eingestellt werden soll, der tatsächlich für das Jahr 1907 zur Verausgabung bestimmt ist. Man muß daher annehmen, daß die pro 1907 beabsichtigten baulichen Herstellungen für die Staatsbahnen weniger als sechzig Millionen Kronen in Anspruch nehmen werden, wenngleich noch immer ein sehr bedeutender Teil dieser Summe verwendet werden soll. Abgesehen von Verstärkungen des Ober- und Unterbaues werden hauptsächlich neue Fahrbetriebsmittel angeschafft werden. Diese Mehrausgabe wird ihre Deckung teils in den höheren Einnahmen der Staatseisenbahnverwaltung, teils in einer Verringerung gewisser Ausgaben finden müssen. Die ersten sieben Monate dieses Jahres haben den Staatsbahnen unerwartet große Mehreinnahmen gebracht, und man glaubt auch für das nächste Jahr mit einer weiteren Ausdehnung des Verkehres rechnen zu können. Bei den Ausgaben sind manche bemerkenswerte Reduktionen möglich. Durch die Bestellung von Fahrbetriebsmitteln werden die Staatsbahnen an Wagenmiete ersparen. Sehr ins Gewicht dürfte ferner eine Verringerung der Ausgaben fallen, welche dadurch eintreten soll, daß Schadenersatzprozesse mit einer Reihe von böhmischen Privatbahnen durch Vergleiche beigelegt worden sind. Weitere Ersparnisse dürften bei den Pensionen erzielt werden. Man hofft, auf diese Art das Gleichgewicht in dem Budget der Staatseisenbahnverwaltung trotz des großen Erfordernisses für neue Investitionen herstellen zu können.

Inzwischen hat das Eisenbahnministerium bereits 2000 Güterwagen, u. zw. 400 gedeckte und 1600 offene Güterwagen, sämtlich lieferbar noch im Laufe des Jahres 1906, bei den österreichischen Waggonfabriken in Bestellung gebracht. Die Beschaffungskosten betragen rund K 9,484.000.

In der am 21. September in Reichenberg abgehaltenen Direktorenkonferenz wurde der Beschluß gefaßt, probeweise für sechs Monate bahnämtliche Normalmrechnungskurse, die auf Grund der Börsendurchschnittskurse des abgelaufenen Jahres ermittelt wurden, zur Anwendung zu bringen. Eine Änderung hätte nur stattzufinden, wenn diese Kurse durch den Börsenkurs in Ware überschritten, in Geld unterboten werden. Dieses Provisorium soll mit 2. November 1906 beginnen und auch nach Ablauf der sechsmonatlichen Probezeit so lange in Geltung bleiben, bis auf Grund der Ergebnisse ein neuerlicher Beschluß der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz zustande gekommen sein wird.

Juristisches: Ein interessantes Urteil wurde im Monate September im schriftlichen Wege den Parteien in einem Besitzstörungsprozeß zugestellt. Es handelt sich um nichts Geringeres als um gewaltsame Entfernung einer Eisenbahnstation. Anläßlich des Baues der neuen Alpenbahn Assling—Triest war zwischen der Südbahn-Gesellschaft und der Stadt Triest einerseits und der Staatsbahnverwaltung andererseits ein Übereinkommen bezüglich des Baues des Stationsgebäudes in Opcina getroffen worden. Die Bauern von Opcina, welche auf diesen Parzellen Holzfällungs- und Weiderechte hatten, erhoben, wie wir schon seinerzeit berichteten, gegen die Südbahn-Gesellschaft und gegen die Stadtgemeinde Triest eine Besitzstörungsklage, in welcher sie die gewaltsame Entfernung des neuerbauten Stationsgebäudes, Herausreißen des Schienenstranges und Wiederherstellung der Parzellen in den vorigen Stand begehrten. Das Bezirksgericht in Triest hatte diese Klage unter dem Hinweis auf das bei der politischen Behörde erwirkte Expropriationsverfahren abgewiesen. Dem von den Bauern dagegen eingebrachten Rekurs hat nun das Landesgericht Triest als Appellgericht in nicht öffentlicher Sitzung Folge gegeben und die Südbahn-Gesellschaft, sowie die Stadtgemeinde Triest unter Androhung einer Geldeventuell einer Arreststrafe verhalten, sich jeder weiteren Besitzstörung zu enthalten. Den klägerischen Bauern wird das Recht zugesprochen, den ursprünglichen Zustand der Parzellen wieder herzustellen und werden die beklagte Südbahn-Gesellschaft und die Stadtgemeinde Triest verhalten, eine Kaution von tausend Kronen für den durch ferneres Zuwiderhandeln entstehenden Schaden zu erlegen. Das Bezirksgericht Triest wird angewiesen, die bewilligte Exekution auszuführen. In der Begründung dieses Urteils wird gesagt, daß das Vorgehen der Beklagten eine Besitzstörung gegenüber den klägerischen Bauern involviere, weil kein ordentliches Verfahren mit den Nutznießern eingeleitet, dieselben nicht entschädigt wurden und weil auch kein Entschädigungsbetrag bei Gericht erlegt worden war, was nach § 9 der Verordnung vom 4. September 1854 vor der Besitzergreifung hätte geschehen müssen. Der Exekutionstitel der Kläger habe daher gesetzliche Wirkung, ohne Rücksicht darauf, daß nachträglich bei der politischen Behörde ein Expropriationsdekret erwirkt wurde; auch der Umstand, ob die Geklagten in gutem oder schiechtem Glauben gehandelt haben, komme hiebei nicht in Betracht. — Wenn dieses Urteil in Rechtskraft erwächst, hätten die Bauern von Opcina das Recht, auf Kosten und Gefahr der Geklagten, das neuerbaute Stationsgebäude samt den im Bereiche der betreffenden Parzellen gelegenen Schienen zu entfernen. Der Oberste Gerichtshof wird aber wohl noch das letzte Wort in dieser Angelegenheit zu sprechen haben.

Verstaatlichung: Dem am 18. September zur Sitzung nach den Sommerferien einberufenen Abgeordnetenhause werden in dieser Session wichtige und entscheidende Fragen vorliegen. Unter den wirtschaftlichen Vorlagen, die der Entscheidung harren, ist wohl die bezeichnendste die Nordbahnvorlage, da deren Erledigung richtunggebend für die Verstaatlichungspolitik der österreichischen Regierung sein wird. Den parlamentarischen Ereignissen präludierten der Ministerpräsident mit einer bedeutsamen Rede anläßlich der Versammlung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen (siehe Nr. 25 unserer Zeitung) und die Situation kennzeichnende Wechselreden anläßlich der Reise des Eisenbahnministers nach Galizien und der Bukowina, in denen unter anderem der Verstaatlichung der Nordbahn mehrfach gedacht wurde. Man kann hieraus schließen, daß die Regierung alles aufbieten will, um die legislative Erledigung der Vereinbarung über die Verstaatlichung der Nordbahn noch in dieser Reichsratssession zu bewirken daß namentlich nachher die Verhandlungen mit den übrigen „Verstaatlichungsbahnen" eingeleitet werden. Übrigens verlautet auch, daß sich unter den Fragen, die bei den Ausgleichsverhandlungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung den Gegenstand von Auseinandersetzungen bilden sollen, die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn befinde. Diese Frage ist eine sehr schwierige, weil über die Interpretation der beiderseitigen Vereinbarungen keine Übereinstimmung besteht.

Am 25. September trat der Eisenbahnausschuß des Abgeordnetenhauses zur Beratung der Nordbahnvorlage zusammen und setzte ein neungliedriges Subkomitee ein, das noch am selben Tage in die Generaldebatte einging. Es wurde die Höhe

Digitized by Google

der Einlösungsgrenze erörtert, wobei deutsche Abgeordnete auch die nationalpolitischen Bedenken vorbrachten. In späteren Sitzungen wurde in alle strittigen Fragen eingegangen, wobei die Regierung detaillierte Auskünfte über die Fragen der Höhe der Einlösungsrente, des Ankaufes der Ostrau-Friedlander Bahn, des Bau- und Betriebszustandes der Nordbahn, über die Steuer- und Personalfrage etc. erteilte. Das Komitee beschloß, dem Ausschusse den Antrag zu unterbreiten, daß die Regierungsvorlage zur Grundlage der weiteren Verhandlung zu nehmen sei.

Personalangelegenheiten: Das Eisenbahnministerium hat Maßnahmen zur Verbesserung der Lage der Staatseisenbahnbeamten durchgeführt, die sich auf die drei untersten Dienstklassen der Staatseisenbahnbeamten erstrecken und im wesentlichen in nachstehenden Richtungen bewegen:

Anflassung der untersten Gehaltsstufe der X. Dienstklasse von jährlich K 1400 und Festsetzung des Anfangsgehaltes mit jährlich K 1600. Durch diese Maßnahme, zufolge welcher alle Beamten der untersten Gehaltsstufe einer sofortigen Gehaltsaufbesserung von jährlich K 200 und einer schnelleren Erreichung der höheren Gehaltsstufen teilhaftig werden, findet ein seitens der Beamten wiederholt vorgebrachter Wunsch seine Erfüllung. Ferner Zuwendung eines namhaften Betrages zum Zwecke einer ausgiebigen Erteilung von Aushilfen, speziell an bedürftige Beamte der vorerwähnten Dienstklassen, um die Sanierung der wirtschaftlichen Verhältnisse zahlreicher, nuverschuldet in Not geratener Beamtenfamilien anzubahnen. Schließlich die Beförderung von 296 verdienstlich und länger dienender Beamten der VIII. in die VII. Dienstklasse. Durch diese Beförderungen will das Eisenbahnministerium offenbar dem sehnlichsten und wiederholt vorgebrachten Wunsche der gedachten Beamten nach Erreichung der VII. Dienstklasse tunlichst entgegenkommen.

Der ungarische Handelsminister hat die bisherige Praxis in betreff der Erteilung von Fahrbegünstigungen für Eisenbahnangestellte modifiziert und ein neues Regulativ erlassen.

Demgemäß können die im aktiven Dienste der Staatsbahnen stehenden und Monatsgehalt beziehenden Angestellten, ferner Diurnisten und Taglöhner, die seit einem Jahre dienen, die ärztlichen Ratgeber und Bahnärzte, endlich Pensionisten, insoferne sie keine andere bezahlte Stelle bekleiden, für ihre Person, dann für ihre gesetzlichen Frauen und minorennen Kinder auf den Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen mit Regiekarten reisen. Diese Verfügung betrifft nicht die zu Freikarten berechtigten aktiven Angestellten und deren Familienmitglieder. Der Tarif für Regiekarten wurde mit dem vierten Teil der normalen Gebühr der Fahrkarten III. Klasse festgesetzt. Auf Grund der Reziprozität wird die Begünstigung bei Benützung der Regiekarten auch von Seite der österreichischen und der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnverwaltungen, ferner auch von der Kaschau-Oderberger Bahn gewährt und genügt zur Lösung der ermäßigten Fahrkarte die Vorweisung der mit Photographie versehenen Legitimation. Illusichtlich der Gewährung der gleichen Begünstigung auf den im Betriebe der königlich ungarischen Staatsbahnen stehenden Vizinalbahnen ist gleichfalls die Einführung dieses Systems, das am 1. Jänner 1907 in Kraft tritt, in Aussicht genommen.

II. Schiffahrt.

Es hat den Anschein, daß die seit Monaten geführten, auch von uns wiederholt registrierten Verhandlungen über die Errichtung einer ungarischen Seeschiffahrtsgesellschaft zur Besorgung des Dienstes zwischen Ungarn und Amerika zum Ziele führen werden. Die Verhandlungen bestehen in der Ablösung des von der Cunard-Line mit der ungarischen Regierung abgeschlossenen Vertrages bezüglich der Beförderung der Auswanderer von Fiume nach Amerika und der drei Dampfer, die die Cunard-Line in den Dienst dieser Linie gestellt hat. Es bestanden namentlich Differenzen mit der ungarischen Regierung, die im Laufe des Sommers in Konferenzen bereinigt worden sein sollen. Weiteren Konferenzen wird die Schaffung der finanziellen Basis der neuen Gesellschaft obliegen.

Seitdem der Lloyd die Absicht bekanntgegeben hat, die Ostafrika-Linie vom nächsten Jahre ab aufzulassen, ist unter der Kaufmannschaft eine sehr starke Agitation entfaltet worden, um diesen für den österreichischen Handel wichtigen Dienst zu erhalten. Viele Handelskammern, zahlreiche Exportfirmen und Vertreter industrieller Unternehmungen sind für den Fortbestand der Ostafrika-Linie eingetreten und haben in öffentlichen Kundgebungen, sowie in Zuschriften an den Lloyd erklärt, daß die von ihnen vertretenen Industrien die Erhaltung einer regelmäßigen Schiffahrtsverbindung von Triest nach Ostafrika als dringend notwendig erscheinen lassen. Infolge dieser Bewegung hat sich der Österreichische Lloyd entschlossen, die Ostafrika-Linie nicht aufzulassen, sondern provisorisch weiter bestehen zu lassen. Die Linie wird voraussichtlich als Warenlinie bestehen bleiben, doch dürfte die Zahl der Fahrten, die im heurigen Jahre zwölf betrug, eine Reduktion erfahren.

Telegraph und Telephon.

Am 10. August wurde der Telephonverkehr zwischen Wien und Regensburg aufgenommen. Von diesem Zeitpunkte angefangen können zwischen dem Staatstelephonnetze in Wien und Regensburg während der verkehrsschwachen Zeit interurbane Telephengespräche abgewickelt werden. Die Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch in der Dauer von drei Minuten beträgt 3 Mk. = K 3.60. Für dringende Gespräche entfällt die dreifache Gebühr. Soiche dringende Gespräche können auch in der verkehrsstarken Zeit abgewickelt werden. Diesbezüglich gelten die für den Telephonverkehr mit dem deutschen Reichstelegraphengebiete bestehenden Vorschriften.

Der Ban einer Teiephonlinie von Toblach nach Cortina d'Ampezzo, an welche Telephonzentralen bei den Postämtern Tobiach 1 (Ort), Toblach 2 (Bahnhof) und Cortina d'Ampezzo, sowie Teiephonsprechstellen bei diesen Ämtern und in Landro und Schinderbach angeschlossen werden sollen, ist bereits für die nächste Zeit in Aussicht genommen. Die neue Linie soll den Grundstock einen Bezirks-Telephonnetzes für das Pustertal bilden, von dessen allmählichem Ausbau eine wesentliche Förderung der Interessen des Fremdenverkehres zu erwarten ist.

Am 24. September wurde die neu errichtete Telephonzentraie in Leipnik dem Verkehre übergeben. Von diesem Zeitpnnkte angefangen können zwischen dem Staatstelephonnetze in Wien (nebst Klosterneuburg, Weidling und Kritzendorf) und der genannten Teiephonzentrale internrbane Teiephongespräche abgewickelt werden. Die Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch in der Daner von drei Minuten beträgt K 2. Für dringende Gespräche entfällt die dreifache Gebühr. Sämtliche übrigen niederösterreichischen Telephonstellen und -Zentralen sind zum Verkehre mit der obgenannten Station in den Stunden von 4 Uhr nachmittags bis 10 Uhr morgens zugelassen.

Digitized by Google

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Motorwagen der South-Eastern and Chatham Railway. Kürzlich wurde auf der Sheppey-Linie obgenannter englischer Eisenbahngesellschaft ein nach den Plänen des Herrn Mr. Harry Wainwright erbauter Dampfmotorwagen in Betrieb gesetzt. Die Länge des Wagens samt Maschine, welche nach Erfordernis vom Wagen abgestellt werden kann, beträgt 64 engl. Fuß, der Wagen selbst ruht auf zwei zweiachsigen Drehgestellen, deren eines gekuppelt ist und der acht Fuß langen Maschine als Basis dient. Das Gewicht des Motorwagens beträgt 38 Tonnen, wovon in unbeladenem Zustande 24½ Tonnen auf die Maschine und 13½ Tonnen auf den Wagen entfallen. Die Maschine kann noch nach Belgabe eines zweiten 16 Tonnen schweren Beiwagens eine Geschwindigkeit von über 35 Meilen per Stunde (56 Kilometer) in der Ebene und etwa 30 Meilen auf Strecken mit geringen Steigungen leisten. Der Wagen ist in drei Abteile geteilt, ein Nichtrauchabteil dritter Klasse, ein Abteil dritter Klasse für Raucher und ein Gepäckabteil. Die Sitze — 32 und 24 im Nichtraucher- bzw. Raucherabteil — sind in Hintereinanderstellung rechts und links von dem durch den Wagen führenden Mittelgang gelegen; sowohl bei der Maschine als auch beim Gepäckraum findet sich ein kleiner Vorraum. Die im Innern des Wagens befindlichen Türen sind Schiebetüren, während die nach außen führenden in Angeln drehbar sind. Die Wagen selbst sind in Eichenholz erbaut, für Ventilation, sowie Dämpfung des Schalles ist gut gesorgt.

Der Maschinenführer kann Dampfpfeife, Vakuum-, Handbremse und Regulator von beiden Wagenenden aus bedienen und steht für alle Fälle mit dem im Gepäckraum befindlichen Wagenbegleiter durch ein elektrisches Klingelwerk in Verbindung. — Wie die ersten Fahrten ergeben haben, ist der Lauf der neuen Motorwagen ein sehr ruhiger, der Kohlenverbrauch ein geringer. D. E.-B.-Z.

Ein Prüfungsstand für Lokomotiven im Grunewald. Eine neue Einrichtung für Schnellfahrversuche wird zur Zeit im Grunewald bei der dortigen Hauptwerkstatt errichtet. Die zu prüfenden Lokomotiven arbeiten unter Volldampf, bleiben aber an ein und derselben Stelle, da die Lokomotive auf Rollen ruht. Der Reibungswiderstand der Achsen kann durch Reibungsbremsen vermehrt werden. Arbeitet die Lokomotive, so muß sie nicht nur den Widerstand der Tragrollen, sondern auch den der Bremsen überwinden, ohne daß sie sich von der Stelle bewegt. Die Schnelligkeit der Lokomotive, der Widerstand der Tragrollen wie der Bremsen läßt sich genau berechnen und daraus Schlüsse auf die Leistungen der Lokomotive ziehen. Besondere Instrumente werden für die Messung der Zugkraft, der Temperatur, der Feuerkästen u. s. w. aufgestellt. Eine solche Prüfung an Ort und Stelle ergibt lehrreiche Feststellungen für den Bau und die Verwendung von Lokomotiven. Das Probefahren der Maschinen auf freier Strecke kann dadurch natürlich nicht vollständig ersetzt und muß deshalb beibehalten werden. Die neue Anlage im Grunewald wird nach den Plänen des Geheimen Regierungsrates Professors A. v. Borries ausgeführt. Schon auf der Weltausstellung in St. Louis war ein derartiger Prüfungsstand in Betrieb.

Ein Meisterwerk der Brückenbaukunst ist kürzlich in Südafrika vollendet worden. Es handelte sich um die Überbrückung des Sambesi unterhalb der Viktoriafälle, die die Niagarafälle noch bei weitem übertreffen, denn das Wasser des Sambesi stürzt dort weit über 100 *m* in die Tiefe, während die Niagarafälle noch nicht die Hälfte dieser Höhe haben. Unterhalb der Viktoriafälle läuft der Sambesi, vordem fast 1000 *m* breit, in einer mehr als 100 *m* tiefen und viele Meilen langen Felsschlucht weiter, die aber nur eine Breite von etwa 150—200 *m* hat. Die Felsen der Schlucht fallen fast senkrecht hinab und es war daher nicht möglich, dort ein Gerüst für den Bau der Brücke, die für die Rhodesiabahn bestimmt ist, aufzubauen. Die Brückenkonstruktion mußte vielmehr seitlich in den Felsen der Schlucht verankert und die Brückenbogen aus dieser Verankerung heraus gebaut werden; es war dies eine äußerst schwierige Aufgabe und zu ihrer Bewältigung wie zum Transport der Brückenteile war es notwendig, zunächst eine Hilfshängebrücke zu bauen, auf der eine Bahn durch Ausnutzung der viele Millionen Pferdestärken betragenden Kraft der Wasserfälle elektrisch betrieben wurde. Die Brücke wächst förmlich aus den Felsen und überspannt die gähnende Schlucht in kühner Bogenverstrebung wie die kunstvolle Arbeit einer Spinne. Sie ist nur 8 *m* breit und nimmt lediglich die beiden Gleise der Bahn auf, hat auch nur eine Spannweite von 150 *m*, aber sie wird eine der höchsten Brücken der Welt sein, denn sie führt etwa 120 *m* über dem Mittelwasser des Flusses über diesen hinweg.

CHRONIK.

Versuche mit neuen Eisenbahnsignalen. Wie wir der Zeitung des „Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" entnehmen, hat die Generaldirektion der Bayrischen Staatsbahnen Versuche mit neuen Einfahrtsignalen angestellt, wobei statt der bisherigen Farben-Signale Formsignale zur Anwendung kamen, die bei Tag und Nacht das gleiche Bild zeigen. Die Versuche wurden angestellt mit Milchglaslaternen mit davor angebrachten Signalbildern aus lackiertem Eisenblech, so daß das Signal aus einem schwarzen Signalbild auf weißem Grunde besteht, das bei Nacht beleuchtet ist, wie dies bei den Weichensignalen zur Zeit der Fall ist. Und zwar waren nach den Versuchen folgende Bilder am weitesten sichtbar: Für das Signal „Halt" ein aufrechtstehendes Kreuz, für das Signal „Einfahrt frei ohne Ablenkung" ein schräger Balken von unten links nach oben rechts verlaufend, und für das Signal „Einfahrt frei mit Ablenkung" ein Ring vor der Milchglasscheibe. Durch die Einführung solcher Formsignale wird mancher tüchtige Beamte, der heute wegen Farbenblindheit zum Verkehrsdienst untauglich ist, diesem Dienste erhalten bleiben können und gleichzeitig eine große Gefahrenquelle beseitigt werden. (Vgl. die Artikel: „Farbensinn im Eisenbahndienst" in Nr. 33 ex 1905 und 11 ex 1906 dieser Zeitung.

Der doppelgleisige Ausbau der deutschen Bahnen. In der bayrischen Abgeordnetenkammer steht soeben eine Eisenbahnvorlage zur Beratung, der eine interessante Übersicht über die Entwicklung des doppelgleisigen Ausbaues der Hauptlinien der deutschen Staatsbahnen beigegeben ist. Danach hatten 1889 doppelte oder mehr Gleise von den

	Prozent
pfälzischen Bahnen	62·1
Reichseisenbahnen	56·3
preußischen Staatsbahnen	49·5
badischen Staatsbahnen	47·6
sächsischen Staatsbahnen	43·2
württembergischen Staatsbahnen	20·2
bayerischen Staatsbahnen	10·5.

Ein wesentlich anderes Bild ergibt sich 14 Jahre später. 1903 betrugen die mehrgleisigen Strecken bei den

	Prozent
Reichseisenbahnen	75·3
pfälzischen Bahnen	70·7
preußisch-hessischen Staatsbahnen	62·9
bayerischen Staatsbahnen	50·8
sächsischen Staatsbahnen	49·9
badischen Staatsbahnen	45·5
württembergischen Staatsbahnen	26·9.

Digitized by Google

Württemberg hat also verhältnismäßig die wenigsten mehrgleisigen Strecken. Während aber die bayerischen Staatsbahnen von der letzten an die vierte Stelle gerückt sind, ist Preußen an der dritten Stelle stehen geblieben; die absolute Vermehrung der mehrgleisigen Strecken von 49·5% auf 62·9% in 14 Jahren bleibt in Preußen ganz erheblich gegen Bayern zurück, dessen mehrgleisiges Bahnnetz sich in demselben Zeitraume fast verdoppelt hat.

Die obigen Ziffern geben das Verhältnis der mehrgleisigen Strecken zur Gesamtheit aller Hauptbahnlinien. Plastischer und beweiskräftiger wird das Bild, wenn man zum Vergleiche nur die Schnellzugstrecken heranzieht und gleichzeitig die Verkehrsdichtigkeit der verschiedenen Bahnnetze berücksichtigt. Nach der Zahl der auf 1 *km* Betriebslänge treffenden Personenkilometer ist die Reihenfolge der sieben größeren deutschen Bahnnetze für das Jahr 1903:

1. Sachsen, 2. Preußen-Hessen, 3. Baden, 4. Württemberg, 5. Elsaß-Lothringen, 6. Pfalz, 7. Bayern r. d. Rh.;

nach der Zahl der Gütertonnenkilometer:

1. Elsaß-Lothringen, 2. Preußen-Hessen, 3. Pfalz, 4. Baden, 5. Sachsen, 6. Bayern, 7. Württemberg.

Nach der Verkehrsdichtigkeit steht also Preußen-Hessen an zweiter Stelle, nach den Betriebsüberschüssen sogar bekanntlich an erster Stelle; denn auf den Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge hatte 1903 die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit Mk. 18.569 den größten Überschuß; in einigem Abstande folgen die Pfalzbahnen mit Mk. 16.133, Sachsen mit Mk. 15.993 während Württemberg nur Mk. 10.707, Bayern sogar nur Mk. 8439 Betriebsüberschuß auf den Kilometer erzielt.

Zieht man endlich in Betracht, daß (nach den Sommerfahrplänen des Jahres 1905) von den Schnellzugstrecken der

	Prozent
Reichseisenbahnen	92
bayerischen Staatsbahnen	77
Pfalzbahnen	76
sächsischen Staatsbahnen	75
badischen Staatsbahnen	70
preußisch-hessischen Staatsbahnen . . .	64
württembergischen Staatsbahnen . . .	32

doppelgleisig oder mehrgleisig waren, so ergibt sich, daß die preußischen Staatsbahnen nach dem Verhältnisse der mehrgleisigen zu den gesamten vollspurigen Strecken die dritte, nach der Verkehrsdichtigkeit die zweite, nach den Betriebsüberschüssen die erste, nach der Ausstattung der Schnellzugstrecken mit zwei oder mehreren Gleisen aber die vorletzte Stelle einnehmen.

Nach der erwähnten bayerischen Eisenbahnvorlage wird das mehrgleisige Netz der Schnellzugstrecken auf den bayerischen Staatsbahnen bis auf vereinzelte Lücken fast vollständig geschlossen.

Der neue Bahnhof in Leipzig. Der neue Zentralbahnhof in Leipzig soll alle Züge in einer gewaltigen Kopfstation vereinen. Auf 26 Geleisen werden alle thüringer, preußischen und sächsischen Linien einmünden, so daß selbst der Durchgangsverkehr nach Hof mw. rasch mittels Ein- und Ausfahrt möglich wird. Je 13 Geleise der sächsischen und der preußischen Hälfte werden getrennt gehalten; dennoch wird das rollende Material von allen Geleisen nach allen Richtungen geleitet werden können. Die Riesenfassade des Bahnhofes wird 300 *m* haben, die Tiefe, entlang den Bahnsteigen, soll 320 *m* betragen; 7 mächtige Hallen (5 mit 45, 2 mit 42 *m* Spannweite) werden sich darüber wölben. Dieser Personenbahnhof wird ein Areal von 96.000 m^2 einnehmen, doppelt soviel als der Leipziger Augustusplatz. In diesem Hauptgebäude werden Betriebsräume, Post- und Polizeibureaus, Bäder und unterirdische Gepäckabfertigung untergebracht. Eine wichtige Neuerung wird auch ein besonderer Postbahnhof werden, wo alle Transit- und Lokalpaketabfertigung erfolgt. Auf 32 Geleisen, die mit je 56 *m* Ladelänge vor diesem Postbahnhofe münden, können gleichzeitig 132 Bahnpostwagen voll gepackt und abgefertigt werden. Außerdem wird ein Postamt für den Bedarf der Leipziger Verseuder im Hauptbahnhofe selbst angelegt. Von gleicher Großartigkeit wie die Personenverkehrsanlagen ist der ganze technische Apparat der Abstell-, Rangier- und Werkstättenbahnhöfe, die sich für die preußischen Linien im Westen und Norden, für die sächsischen im Osten und Süden abzweigen und bis in die Vororte reichen. Die gesamte Anlage soll bis 1914 im Betriebe sein. Die Kosten beziffern sich auf 130 Mill. Mark. 17 Millionen trägt die Stadt Leipzig, mehrere Millionen auch die Reichspost.

Der neue Güterbahnhof in Basel. Dieser am 15. Dezember v. J. dem Verkehr übergebene Bahnhof hat einen Durchgangs- und Lokalgüterverkehr von ganz ungewöhnlichem Umfang zu bewältigen und dabei den von der deutschen und der schweizerischen Zollbehörde gestellten Anforderungen betreffend durchgreifenden Grenzschutzes Rechnung zu tragen. Die Aufgabe scheint in mustergiltiger Weise gelöst zu sein. Imposant sind die Größenabmessungen der neuen Anlagen. Die beiden Haupthallen für Empfang und Versand getrennt, haben einen Flächeninhalt von zusammen 14.000 m^2 und gestatten das gleichzeitige Ein- und Ausladen von etwa 220 Güterwagen. Die Zufahrten sind nach dem sogenannten Sägesystem angeordnet, das heißt, die Geleise führen von einem Hauptstrang aus in Form von Sägezähnen seitlich in das Haliengebäude ein und geben Raum zur Abstellung von je 4 bis 5 Eisenbahnwagen. Neun große Rampen dienen dem Verkehr mit Fahrzeugen und feuergefährlichen Gegenständen. Sechs große Brücken in Stein und Eisenkonstruktion und ein Netz von breit angelegten und praktisch verteilten Straßen machen das Bahnhofgebiet den Verkehrstreibenden zugänglich. Für Privatlagerhäuser und Lagerplätze ist in weitgehendem Maße Sorge getragen. Die Verwaltungsgebäude befriedigen an zweckmäßiger Einrichtung und Ausdehnung auch die verwöhntesten Ansprüche. Auch eine Anzahl von guteingerichteten Beamtenwohnungen, sowie eine Kantine für das Dienstpersonal sind vorhanden. Die Bauzeit betrug über drei Jahre. Die Gesamtbaukosten belaufen sich auf Mk. 8,169.000. Nunmehr wird der neue Personenbahnhof und in Verbindung damit ein neuer Rangierbahnhof von geradezu enormen Dimensionen gebaut werden, welche im Laufe der nächsten fünf Jahre fertig werden und etwa 20 Millionen Mark kosten sollen.

Amerikanische Vorschläge für die Heranbildung der höheren Eisenbahnbeamten. Über dieses Thema hielt, wie der „American Engineer", New-York, berichtet, Professor Dewsnup von der Universität Chicago im Eisenbahn-Club von St. Louis einen Vortrag, dem wir folgendes entnehmen:

Sache der Eisenbahnverwaltungen wäre es, zu veranlassen, daß alle größeren Universitäten Amerikas den Studenten die Möglichkeit geben, sich Kenntnisse im Eisenbahnwesen zu erwerben. Zu diesem Zwecke sollten im Anschlusse an die bestehenden technischen Departements der amerikanischen Universitäten Eisenbahnkurse errichtet werden. In diesem Falle müßten bloß für die dem Eisenbahnwesen eigentümlichen Fächer, wie Bahnbau und Bahnerhaltung, Konstruktion von Lokomotiven etc. durch Vorlesungen gesorgt werden, die übrigen technischen Vorträge wären gemeinsam. Eine besondere Eigentümlichkeit dieser Kurse würde darin bestehen, daß die Hörer vom Oktober bis Juni theoretisch ausgebildet und sodann vom Juni bis September praktisch im Eisenbahndienste verwendet würden. Von diesem Wechsel zwischen Theorie und Praxis verspricht sich der Vortragende sowohl einen guten Einfluß auf die Studenten als eine gute Rückwirkung auf das übrige Eisenbahnpersonal durch den Verkehr desselben mit

Digitized by Google

Leuten von größerem Gesichtskreis. Außerdem dürften diese Eisenbahnschulen durch ihren Besitz an wissenschaftlichen Hilfsmitteln, Prüfungsvorrichtungen, Büchereien die Zentren der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens werden. Ganz besonders fiele ihnen die Aufgabe zu, die in anderen Ländern gemachten Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens für Amerika zugänglich zu machen.

Betriebsergebnisse der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1905. Die Betriebslänge der gesellschaftlichen Linien betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1367·937 *km*. Der Fahrpark bestand am Ende desselben Jahres aus 538 Lokomotiven, 382 Tendern, 947 Personenwagen, 417 Gepäcks- und Eilgutwagen, 12.318 Lastwagen, 7 Kranwagen und 34 Schneepflügen.

Befördert wurden im Jahre 1905 im ganzen 13,813.587 Personen, wofür K 14,671.307·96 eingenommen wurden, 28.580 *t* Gepäck, wofür K 619.583·20, ferner 229.651 *t* Eilgut, wofür K 3,981.638·39 und 11,120.931 *t* Frachten, wofür K 50,183.882·94 eingenommnn wurden. Weiters bestand der Gesamt-Militärtransport aus 222.839 Personen mit einer Einnahme von K 264.475·28. Die Einnahmen aus Verschiedenem waren K 438.361·84. Es resultieren daher K 69,940.892·51 Gesamteinnahmen (gegen K 65,995.130·91 im Jahre 1904). Die Ausgaben stellen sich, auf die verschiedenen Dienstzweige verteilt, wie folgt:

Allgemeine Verwaltung K 890.854·33, Verkehrs- und kommerzieller Dienst K 14,222.823·19, Zugförderungs- und Werkstättendienst K 10,248.444·35 und Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst K 6,003 376 56. Die Summe der Betriebsausgaben ist demnach K 31,365.498·43 (gegen K 30.520.347·76 im Jahre 1904). Es resultiert somit für das Jahr 1905 ein Betriebsüberschuß von K 38,575.394·08 (gegen K 35,474.791·25 im Jahre 1904). Von dem Betriebsüberschuß sind noch die sonstigen Ausgaben (öffentliche Abgaben und Beiträge, Beitrag und Zuschuß zum Pensionsfonds und ärztliche Dienste, Beiträge und Entschädigungen auf Grund des Unfalls- und Haftpflichtgesetzes) in der Höhe von K 9,061.652·34 in Abzug zu bringen. Der sonach verbleibende Ertrag des gesellschaftlichen Netzes beziffert sich, ohne Rücksicht auf den Garantieznschuß für das Ergänzungsnetz, mit K 29,513.741·74 (gegen K 26,857.583·84 im Vorjahre. Im Jahre 1904 wurden im ganzen 3564 Millionen Brutto-Tonnenkilometer geleistet.

Die eigenen Lokomotiven leisteten auf eigenen und fremden Linien im ganzen 12,208.223 Lokomotivkilometer und unter Einbeziehen des Verschiebens und Dampfhaltens, wobei 1 Stunde Verschieben = 10 *km* und 1 Stunde Dampfhalten = 2 *km* Fahrt gerechnet werden, 18,831.112 Millionen Lokomotivkilometer. Dieser Gesamtleistung entspricht die Leistung einer einzelnen Lokomotive im Jahresdurchschnitte von 22.400 *km* ohne und 34.552 *km* mit Berücksichtigung des Verschiebens und Dampfhaltens. Die Leistungen der übrigen Fahrbetriebsmittel, nach den Wagengruppen verteilt, ergeben sich folgendermaßen: Auf eigenen und fremden Strecken fuhren im ganzen sämtliche Personenwagen 105,471.197, die Gepäckswagen 26,836.125, die Güterwagen 363,041.152, die Postwagen 2,443.564 Achskilometer. Der Reinertrag aus den gesellschaftlichen Werken und Fabriken in Österreich beziffert sich im Jahre 1905 in Summa mit K 468.657·35 (gegen K 182.136·94 im Jahre 1904). Die gesellschaftlichen, in Ungarn gelegenen Berg-, Hüttenwerke und Domänen ergeben im Berichtsjahre einen Reinertrag von K 539.428·94 (gegen K 535.051·66 im Jahre 1904). Das Gesamtergebnis sämtlicher der Gesellschaft gehörenden Fabriken, Berg- und Hüttenwerke, sowie Domänen beziffert sich demnach auf K 1,008.086·29 (gegen K 717.188·60 im Jahre 1904).

LITERATUR.

I. Nachtrag zum beschreibenden Kataloge des k. k. historischen Museums der österreichischen Staatsbahnen. Wien, Verlag des Museums 1906.

Seit der Ausgabe des Hauptkataloges (1902) ist eine große Reihe von sehr interessanten und wertvollen Objekten dem Museum zugewachsen, so daß sich jetzt der Besitzstand auf 3966 Objekte beläuft. Der Nachtrag ist in derselben Weise gehalten wie der Hauptkatalog, indem jedes Objekt ausführlich beschrieben ist, überall authentifizierte historische Daten beigefügt, hervorragende Persönlichkeiten durch ausführliche Biographien unserem Interesse näher gebracht sind. Der Katalog des Museums, eine mühevolle, gewissenhafte und sehr verdienstliche Leistung des Leiters Herrn Hofrat Konta ist dadurch selbst zu einer Fundgrube, einem wahren Archiv österreichischer Eisenbahngeschichte geworden und trägt in dieser seiner Gestalt gewiß wesentlich zu der großen Frequenz (jährlich rund 3220 Besucher) des eine der interessantesten Sehenswürdigkeiten Wiens bildenden Eisenbahnmuseums bei.

Neueste Erfindungen und Erfahrungen auf den Gebieten der praktischen Technik, der Elektrotechnik, der Gewerbe, Industrie, Chemie, der Land- und Hauswirtschaft etc. XXXIII. Jahrgang 1906. (A. Hartlebens Verlag, Wien). Pränumerationspreis ganzjährig für 13 Hefte franko K 9.

Aus dem Inhalte des siebenten Heftes des XXXIII. Jahrganges nennen wir folgendes: Selbstherstellung von Bausteinen. Elektische Glühlampen aus kolloidalen Metallen. Neue Zugbeleuchtungssysteme. Fortschritte und Neuerungen im Bane von Werkzeugmaschinen. Erfahrungen über die Verwendung von Spiritusmotoren. Verfahren zur Nutzbarmachung von Wassergasteer. Formaldehyd in fester Form. Einfache Darstellung von Sauerstoff.

CLUB-NACHRICHTEN.

Eröffnung der Club-Saison.

Der Club eröffnet die **Vortrags-Saison 1906/1907 Dienstag, den 30. Oktober 1906,** ½7 Uhr abends mit einem Vortrage des Herrn k. k. Ober-Baurates im Eisenbahnministerium Josef Zuffer: „Über die offenen Strecken der im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangten neuen Alpenbahnen". (Mit Lichtbildern.)

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate September 1906.

Ausgetreten sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Dr. Karl Brabbée, Ingenieur, Maschinen-Adjunkt der k. k. österr. Staatsbahnen; Felix von Barlsani, Sekretär und Hugo Wolf, Ober-Offizial der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Erich Glaser, Bahn-Aspirant der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Ludwig Wertheimer, Direktions-Beamter der l. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder: Die Herren: Siegmund Schlnet, Eller von Schlustenberg, Ober-Inspektor, Chef der Intern. Schlafwagen-Gesellschaft; Dr. Max Winkler, Bahn-Kommissär der k. k. österr. Staatsbahnen im Eisenbahnministerium; Karl Wich, Offizial der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Edmund Angel, Inspektor, Bureau-Vorstand und Hugo Reik, Adjunkt der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Stand mit Ende September 1906: 617 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hübschel.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Villach.

Abänderung der Bezeichnung der Personen-Haltestelle Klagenfurt St.-B.

Die bisherige Bezeichnung der zwischen den Stationen

Klagenfurt S.-B. und Maria-Saal

der Linie Glandorf—Aßling gelegenen Personen-Haltestelle

Klagenfurt St.-B.

wird vom 1. Oktober 1906 an in

Klagenfurt-Rudolfstraße

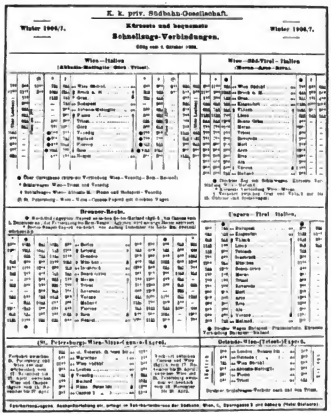
abgeändert.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. Oktober l. J. ist der Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B vom 1. April 1906 in Kraft getreten. Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau, Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königlichen Eisenbahn-Direktion in Berlin, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 6 Hellern erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.



Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

148.000 Artikel u. Verweisungen.

11.000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Spitzenvorhänge, Stores, prachtvolle Neuheiten im Biedermeierstil in Bonnes-Femmes, Brises-Bises, Rideaux, Vitragen, Doppelbettdecken, Deckchen, Läufer, Draperien. Spitzen- und Madrasstoffe per Meter. Das größte Lager der Welt in allen diesen Artikeln hält die Weltfirma Teppichhaus-Möbelhaus S. Schein, k. u. k. Hoflieferant, Wien, I. Bauernmarkt 12, welche in ihren Fabriken in Zdirec in Böhmen und Wien alle Genres selbst erzeugt und unseren Mitgliedern von den Verkaufspreisen 5% einräumt. Wer für irgend einen der oben angeführten Artikel Interesse hat, der sende seine genaue Adreßangabe auf einer Korrespondenzkarte an obige Firma, welche unseren P. T. Lesern außerhalb Wiens den soeben erschienenen großen illustrierten Spezialkatalog gratis und franko zusendet, und welche wir bezüglich ihrer Solidität unseren P. T. Lesern nur anempfehlen können.

„Selbsttätig schließendes Leitungsluft-Auslaßventil mit Ventil-Luftkammer für Luftdruckbremsen".

Für das obige österr. Patent Nr. 15846 werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht. Gefl. Anfragen befördert Victor Tischler, Ingenieur und Patentanwalt, Wien, VII/2 Siebensterngasse 39. 606

FRANZ WLACH

XIII/10, Speisingerstraße 8.

Fabrik von Signalisierungs-, Beleuchtungs- und Blechausrüstungs-Gegenständen für Eisenbahnen, Metallwarenfabrik.

Patent-Schluß-, Ausschlag- und Bahnwächter-Laternen.

Digitized by Google

Gültig ab 1. Oktober 1906. K. k. Österreichische Staatsbahnen. Winterdienst 1906/07.

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck, München** und **Bad Reichenhall sowie umgekehrt.**

| | | |

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung 530
Elektrische Bahnen.

Dynamomaschinen • • • • Elektromotoren •
Schaltapparate Zähler
Installationsmaterial. • • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m hoher Festigkeit, Stachelzaundraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Projekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blockeisenkabel. Trolley-Drähte. 493

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Bildographen.

Brillantfeuer Diamanten

f. Rotunduhrgläser, zum Fassen u. Graviren von Bijouterie-Gegenständen, Vorzellan- u. Hartgummiwaaren u. s. w. liefert die Firma 1549

R. Buschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 16, II/r.

Briefl. u. Verlang. gratis u. franko. 539

Glashüttenwerke

vorm.

J. Schreiber & Neffen

WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.

„Glashüttenhof".

Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb

—o—

Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt, Luxuswaren, Festgeschenke.

—o—

474

Preiskurante gratis und franko.

Siemens & Halske

Aktiengesellschaft

WIEN, III. Hainburgerstraße 29.

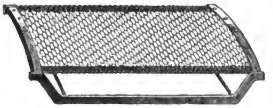
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =

Schwachstromanlagen u. Apparate

Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Blitzableiter-Einrichtungen, Elementbatterien.

Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien

Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 520



Neueste patentierte elastische

STAHLDRAHT-MATRATZE

von

Hutter & Schrantz

k. u. k. Hof- und ausschl. priv. Stahlwaren-Fabrikanten

Wien, VI/1 Windmühlgasse 18.

Unübertroffen in der Konstruktion. Unübertroffen in der Dauer. Schon über 1000 Stück im Gebrauch. 559

Können sich nicht einsenken. Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 513

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten, bei elektr. Licht mit 30% Zuschlag. Größtes Format 3000 : 1500 mm.

Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Kreuzung frisch am Lager. Aufnahme der Pläne. 510

Übernehmen

Kaminbauten

zur sofortigen Ausführung unter Garantie der gesetzlichen Stabilität, nach der Ministerialverordnung vom 24. März 1902, Z. 38.290.

Reparaturen schadhafter, Rekonstruktionen und Nachmessung schwachgebauter Kamine.

Radialsteine stets vorrätig. Dachfalzziegel Hohl- u. Formziegel, namentlich für gerade Gewölbe, Drainrohre etc. Winterbetrieb, Eisenbahngeleise in die Fabrik.

Telephon-Zentrale Rostok.

Ant. Dvořák & K. Fischer

Tonwarenfabrik und Kaminbau-Unternehmen

Letky pr. Libschitz a. M. (Böhmen).

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 563

Werkzeugfabrik BLAU & Co.
Wien, XX. Dresdnerstraße 68.
Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Pfärser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Fräsenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Prüfaufwerkzeuge, sowie Anfräsung kompletter Anlagen. 524

K. k. landesbefugte
Metallwaren- u. Maschinenfabrik
V. PRICK
Wien, III. Rennweg 79 u. 87.
Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserreinigungsanlagen, Patent Wehrenfennig, Reservoir- und Kesselanlagen. Komplette Einrichtungen und Rekonstruktionen von Bierbrauereien und Malzfabriken. Malzwender, System Hochmuth. Komplette Einrichtungen von Spiritusbrennereien und Raffinerien.

Felix Blažíček WIEN V. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billetenkisten, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: Feuersichere Holzschränke. 516
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Boßing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B Co-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 490

Leobersdorfer Maschinenfabrik
vorm. **GANZ & Co.**
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirtschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 508

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 525
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Giebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsverpfändung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6% (6 selbstredend immer von der zurückbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verbindlichkeit auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist allfällig ein mäßiges Schadenbedeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbürgenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 8-7

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hübscher.
Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 355. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 29. Wien, den 22. Oktober 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **130.000** Stück

In allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 548

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 525

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 475

Reservefond d. Anst.: K 8,245.614, Ges.-Versicherungssumme K 2 230,781.823.

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung 538
Elektrische Bahnen.

Dynamomaschinen • • • Schaltapparate Installationsmaterial. • •

• Elektromotoren • Zähler • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Möbel Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand. Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000. Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand reell. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.

HERMANN KLAMPER's Nachf. Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko.

RUDOLF HAAS

604 **Ich bitte verlangen Sie franko**

Prospekte und Muster von den besten steirischen

Herren- und Damenloden

für Jagd, Forst und Touristik, sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Überzieher, Ulster, von der billigsten bis zur hochfeinsten Qualität von der als reell bekannten ersten u. größten Loden-Exportfirma

VINCENZ OBLACK, k. u. k. Hoftuchlieferant, **GRAZ,** Murgasse Nr. 9/22.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die Erste österr. mech. • • Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175.

Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Es sind bereits erschienen Lose der

Dritten

Eisenbahner-Lotterie!

Das Los kostet **1 Krone.**

Wiederverkäufer Rabatt.

Trefferwert **125.000** Kronen

Den Haupttreffer per K 50.000 machte bei der Ersten Eisenbahner-Lotterie Herr **Josef Strobl,** Schiffer in Mondsee; bei der Zweiten Eisenbahner-Lotterie Herr **Heinrich Guth,** Hausbesitzer in Prag.

Ziehung unwiderruflich am 15. November 1906.

Losbestellungen effektuiert die Lotterie-Leitung:

Wien, VI. Gumpendorferstraße Nr. 21.

GESELLSCHAFT FÜR BAHNBEDARF m.b.H.
· HAMBURG 10 ·

SPECIALITÄT: **FREUND'S EISENBAHN-FAHRRÄDER**
· MODERNSTER CONSTRUCTION ·
· INSPECTIONS- u. TRANSPORT- · **DRAISINEN** ·
FÜR EISENBAHN CONTROLLE u. INSPECTIONSDIENSTE.

BENZIN-MOTOR-DRAISINEN
KLEINE MOTOR-PERSONEN-WAGEN FÜR LOKAL- UND KLEINBAHNEN.
TELEGR.-ADR.: BAHNBEDARF.
CODES: A B C XX u. Z ED. LIEBERS CODE.

Leopolder & Sohn

Wien

III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon-Zentralumschalter, elektrische Stations-Deckungssignale** und **Bahnwächterläutewerke** für **Eisenbahnen Telegraphenbatterien** und **Leitungsmateriale, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

591

Fabriken und Stahlwerke Léonard-Giot.

Aktiengesellschaft. Arsène Léonard, Administrator, Marchienne au Pont Belgien.

Generalvertreter für Österreich-Ungarn: **Arthur Gobiet, Prag, Karolinenthal.**

Stahlwaren in allen Formen und Gewichten bis zu 30.000 Kilogramm. Patentierte Verfahren.

Spezialitäten: 607

Achsen-Lagerungen, Pufferbüchsen, Waggonteile aller Art, Wagen-Radsterne, Kreuzungsstücke für Tender und Lokomotiven, Untergestelle für kleine Rollwagen etc. etc.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 510

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager **IV. Favoritenstr. 42. WIEN** Niederlage u. Installation **I. Kärntnerstr. 42.**

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation

von **Telegraphen-** und **Mikrotelephon-Apparaten** für alle Zwecke, insbesondere für den **Eisenbahn-Signal-, Sicherheits-** und **Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren** und **Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern,** staub- und wasserdicht. 646

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 29. Wien, den 22. Oktober 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Einladung. Die Pensionsversicherung der Privatangestellten und die Eisenbahnbeamten. Von Dr. Latka. Die Wohlfahrtseinrichtungen der bayerischen Staatseisenbahnen. Von Dr. Friedrich Feldscharek. Die Spurweite unserer Eisenbahnen. Von Buchwald. — Chronik: Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im September 1906. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate August 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten acht Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905. Betriebsergebnisse der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft im Jahre 1905. — Literatur: „Kompaß". Besoldungssysteme im Staatsdienste. — Club-Nachrichten: Eröffnung der Club-Saison. Zur gefälligen Beachtung.

Clubversammlung:*) Dienstag, den 30. Oktober 1906, 1/27 Uhr abends. Eröffnung der Saison 1906/1907. Vortrag des Herrn Josef Zuffer, k. k. Ober-Baurat im Eisenbahnministerium: *„Über die offenen Strecken der im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangten neuen Alpenbahnen".* (Mit Lichtbildern.) (Siehe auch Clubnachrichten).

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

*) Von der Gepflogenheit der Ausgabe eines Programmes für die ganze Saison wird pro 1906/1907 Abstand genommen; die Veranstaltungen werden vielmehr für jeden Monat in der Clubzeitung rechtzeitig bekanntgegeben werden. Das Vortrags-Komitee.

Einladung.

Die Beteiligung der Clubmitglieder an der Abhaltung der Vorträge in unserem Club ist eine sehr schwache und seit Jahren beständig im Rückgange begriffen. Es muß daher zu dem Auskunftsmittel gegriffen werden, außerhalb des Club stehende Personen heranzuziehen, was nicht nur sehr umständlich und mühevoll, sondern auch oft mit größeren Kosten verbunden ist.

Das gefertigte Komitee erlaubt sich daher an die geehrten Herren Clubmitglieder die **dringende Einladung ergehen zu lassen, sich diesem vornehmsten Zwecke des Club widmen und durch rege Beteiligung an der Abhaltung von Vorträgen die Interessen des Club und seiner Mitglieder fördern zu wollen.**

In der Hoffnung, daß diese Einladung den gewünschten Erfolg haben wird, soll in Hinkunft die Absendung von schriftlichen Einladungen zur Abhaltung von Vorträgen an die Herren Clubmitglieder unterbleiben, dagegen werden jene Herren, welche gesonnen sind Vorträge zu halten, gebeten, diese entweder beim Obmanne des gefertigten Komitees oder im Clubsekretariate anmelden zu wollen.

Das Vortrags-Komitee.

Die Pensionsversicherung der Privatangestellten und die Eisenbahnbeamten.

Wenn nicht alle Zeichen trügen, so wird noch in den letzten Wochen der gegenwärtigen, zur Neige gehenden Session des Reichsrates ein viel umstrittenes Werk der Gesetzgebung zustandekommen. Nach vielerlei Fährlichkeiten ist die auf die gesetzliche Regelung der Pensionsversicherung der Privatangestellten abzielende Gesetzgebungsaktion dem Abschlusse ganz nahe gediehen und es wird nunmehr vom Herrenhaus abhängen, ob das Pensionsversicherungsgesetz noch vor Schluß der laufenden Session der Sanktion wird unterbreitet werden können oder nicht. Es hat nämlich das Herrenhaus an dem ersten Beschlusse des Abgeordnetenhauses über dieses Gesetz weitreichende Änderungen vorgenommen, denen sich das Abgeordnetenhaus, um die Gesetzwerdung nicht zu gefährden, in den meisten Punkten angeschlossen hat. Falls das Herrenhaus seinerseits im Interesse des Zustandekommens des Gesetzes in gleicher Weise der Überzeugung des Abgeordnetenhauses entgegenkommt, ist das Gesetz gesichert.

Bei diesem Stande der Dinge liegt es nahe, der Frage näher zu treten, ob und welche Rückwirkungen das zu erwartende neue Gesetz auf die Verhältnisse eines quantitativ und qualitativ gleichbedeutenden Teiles der Privatbeamtenschaft, nämlich der Eisenbahnbeamten, ausüben wird.

Um in der Folge kürzer sein zu können, ist es notwendig, einen kleinen Überblick über die einzelnen Stadien der parlamentarischen Behandlung des bezüglichen Gesetzes bezw. die einzelnen Materialien zu gewinnen.

Es sind von Wichtigkeit:

1. Die ursprüngliche Regierungsvorlage („Regierungsvorlage") Nr. 874 der Beilage zu dem stenographischen Protokoll des Abgeordnetenhauses, XVII. Session;

Digitized by Google

2. der Beschluß des Abgeordnetenhauses (erster Beschluß des Abgeordnetenhauses) über die vom Sozialpolitischen Ausschusse umgearbeitete Regierungsvorlage Nr. 2521 der Beilage zu dem stenographischen Protokoll des Abgeordnetenhauses, XVII. Session;

3. der Bericht der Spezialkommission des Herrenhauses („Bericht der Spezialkommission des Herrenhauses") über den ersten Beschluß des Abgeordnetenhauses Nr. 359 der Beilage zu dem stenographischen Protokoll des Herrenhauses, XVII. Session;

4. der Beschluß des Herrenhauses („Beschluß des Herrenhauses") Nr. 2633 der Beilage zu dem stenographischen Protokoll des Abgeordnetenhauses, XVII. Session;

5. der Bericht des Sozialpolitischen Ausschusses des Abgeordnetenhauses über den Beschluß des Herrenhauses („Bericht des sozialpolitischen Ausschusses") Nr. 2621 der Beilage zu dem stenographischen Protokoll des Abgeordnetenhauses, XVII. Session, und

6. der neuerliche Beschluß des Abgeordnetenhauses („zweiter Beschluß des Abgeordnetenhauses") Nr. 370 der Beilage zu dem stenographischen Protokoll des Herrenhauses, XVII. Session.

Was nun zunächst die Staatseisenbahnbeamten betrifft — auch diese zählen ja nach dem gegenwärtigen Stande unserer Gesetzgebung zu den Privatbeamten im Gegensatz zu den Staatsbeamten — so hatte dieselben schon die Regierungsvorlage von der Wirksamkeit des Gesetzes ausgenommen (§ 1, Abs. 1).

Nicht so die in den Diensten der Privateisenbahnen stehenden Angestellten. Mangels einer ausdrücklichen Exemtion sollten sie nach der Regierungsvorlage und dem ersten Beschluß des Abgeordnetenhauses dem neuen Gesetz prinzipiell unterliegen. Nur insofern sollte für sie und eine große Zahl anderer Privatbeamten eine Besonderheit gelten, als sie, deren Pensionsansprüche — gleichwie jene ihrer Angehörigen — ja auch jetzt bereits durch die bei den einzelnen Unternehmungen in Kraft stehenden Pensionsstatuten geregelt waren, nicht bei der in Aussicht genommenen allgemeinen Pensionsanstalt versichert sein sollten, sondern Mitglieder der einzelnen privaten Pensionsinstitute bleiben sollten, sofern diese letzteren von der Regierung die von der Regierungsvorlage und dem ersten Beschluß des Abgeordnetenhauses an bestimmte Voraussetzungen geknüpfte Anerkennung als „Ersatzinstitute" erlangen würden. Unter diesen Voraussetzungen waren die wesentlichsten folgende:

Die Leistungen des Ersatzinstitutes müssen den gesetzlichen mindestens gleichkommen; die Beiträge dürfen das gesetzliche Ausmaß und den Prämienanteil des Dienstgebers nur in jenem angemessenen Verhältnis übersteigen, als diese Leistungen höher sind, als die gesetzlichen; die Überweisung einer Prämienreserve für den Fall des Übertrittes des Mitgliedes zur Pensionsanstalt oder einem anderen Ersatzinstitut muß vorgesehen sein; Aufstellung einer versicherungstechnischen Bilanz von fünf zu fünf Jahren; staatliche Aufsicht über das Institut etc.

Es wäre also wohl bei den meisten Pensionsinstituten der Privatbahnen eine Umarbeitung der Statuten notwendig geworden, wobei das Schwergewicht in meritorischer Beziehung auf die Statnierung der Prämienreserve-Überweisung und auf die aus der Unterwerfung unter die staatliche Aufsicht fließenden Bestimmungen gefallen wäre.

Nun erachtete aber die Spezialkommission des Herrenhauses auch die Angestellten der Privateisenbahnen prinzipiell von der Geltung des neuen Gesetzes ausnehmen zu sollen; der Bericht der Spezialkommission des Herrenhauses (Seite 4) führt darüber folgendes aus:

„Den von der Versicherungspflicht nach diesem Gesetze Ausgeschiedenen glaubte die Kommission noch die Angestellten der Unternehmungen von Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen, anreihen zu sollen. Der weit überwiegende Teil dieser Gruppe von Unternehmungen unterliegt dem staatlichen Heimfallsrecht und wird beim Fortgang der Verstaatlichung ipso jure in jene Kategorie fallen, welche am Schlusse des Absatzes 1 in § 1 ohnedies grundsätzlich ausgeschaltet ist. Für den Rest — die Bediensteten der dem Heimfallsrecht nicht unterliegenden Kleinbahnen — ist bereits durch bestehende Versorgungseinrichtungen vorgesorgt. Überhaupt kann aber für diese in bezug auf die in Betracht kommenden Risken ziemlich einheitliche Kategorie von Bediensteten im Verordnungswege am zweckmäßigsten vorgesorgt werden."

Von diesen Erwägungen ausgehend, nahm die Spezialkommission in den § 2 des Gesetzes folgende neue Bestimmung auf:

„(Der Versicherungspflicht nach diesem Gesetze unterliegen nicht) . . . 4. Die Angestellten der Unternehmungen von Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen. Die besondere Regelung der Versorgungsansprüche dieser Angestellten und ihrer Hinterbliebenen ist vom Eisenbahnministerium im Verordnungswege vorzusehen."

Das Plenum des Herrenhauses trat dem Antrag der Spezialkommission bei und auch das Abgeordnetenhaus schloß sich bei der neuerlichen Beratung des Gesetzes nach dem Antrag des Sozialpolitischen Ausschusses diesem Beschlusse des Herrenhauses an.

Der Bericht des Sozialpolitischen Ausschusses enthält (Seite 5) zu diesem Punkte nur die folgende kurze Bemerkung:

„Meritorisch belanglos ist der Beschluß des Herrenhauses auf Ausscheidung der bei Eisenbahnen Angestellten, weil diese in viel höherem Ausmaße, als durch dieses Gesetz erwirkt werden kann, unter Haftung der Unternehmungen versichert sind."

Da nun anzunehmen ist, daß das Herrenhaus bei der noch ausständigen neuerlichen Beschlußfassung an der aus dem Herrenhause hervorgegangenen neuen Bestimmung (§ 2, Z. 4) keine Änderung mehr vornehmen wird, so

Digitized by Google

kann mit ziemlicher Gewißheit gesagt werden, daß bezüglich der Pensionsversicherung der Angestellten von Privateisenbahnen tatsächlich der Rechtszustand geschaffen werden wird, wie ihn der Beschluß des Herrenhauses zu schaffen gedenkt. Ob die so bevorstehende Lösung der Frage als eine ideale bezeichnet werden kann, soll hier nicht untersucht werden. Es wird manche geben, die — und nicht bloß aus theoretischen, staatsrechtlichen Gründen — in der Einräumung einer so umfassenden Verordnungsgewalt, wie sie die proponierte Gesetzesbestimmung dem Eisenbahnministerium beilegt, etwas Bedenkliches finden werden. Denn es kann als sicher angenommen werden, daß das Eisenbahnministerium im Verordnungswege mindestens Vorsorge treffen wird, daß die von den „Ersatzinstituten" im Sinne des Gesetzes zu erfüllenden Voraussetzungen auch von den Pensionsinstituten der Privateisenbahnen erfüllt werden. Ob aber die im Gesetze nicht beschränkte Verordnungsgewalt der Regierung nicht darüber hinausgehen wird, ist eine Frage, deren Beantwortung der Zukunft angehört.

Ein finanziell nicht zu unterschätzender Nachteil wird den Pensionsinstituten der Privateisenbahnen infolge der vom Herrenhaus beschlossenen Ausscheidung der Eisenbahnangestellten aus dem Kreise der versicherungspflichtigen Personen unleugbar erwachsen, und zwar dadurch, daß sie, die als Ersatzinstitute im Sinne des neuen Gesetzes nicht anzusehen sein werden, auch nicht der gebührenrechtlichen Begünstigungen werden teilhaftig werden, die den „Ersatzinstituten" durch das neue Gesetz (§ 87, Abs. 3, zweiter Beschluß des Abgeordnetenhauses) eingeräumt werden. Dr. Latka.

Die Wohlfahrtseinrichtungen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Von Dr. Friedrich Feldscharek.

Das königl. bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten hat unter obigem Titel eine Denkschrift erscheinen lassen, in welcher die Fürsorge für die gesundheitlichen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der dortigen Staatseisenbahnbediensteten geschildert wird. Eine auszugsweise Darstellung der bezüglichen Maßnahmen wird sicherlich auch hierzulande interessieren und soll in nachfolgendem geboten werden.

I. Gesundheitspflege.

Die Ausführungen über Gesundheitspflege (im weiteren Sinne des Wortes) sind durch mehrere Tabellen in trefflicher Weise illustriert. Aus den statistischen Aufzeichnungen, welche bis zum Jahre 1878 zurückreichen, ergibt sich eine auch bei der sonstigen Bevölkerung beobachtete Zunahme der Erkrankungshäufigkeit, die auf ein Wachstum des Verständnisses für persönliche Hygiene zurückgeführt wird; hierin wäre ein Fortschritt zu erblicken, weil durch frühzeitige Bekämpfung von einzeln auftretenden Krankheitssymptomen späteren schweren Erkrankungen vorgebeugt wird, die auch tatsächlich abgenommen haben. Ein zweites wichtiges Ergebnis aus den statistischen Aufzeichnungen ist die Untersterblichkeit der Bahnbediensteten. Der Bericht führt selbe vorzugsweise auf die Fürsorgemaßnahmen der Bahnverwaltung zurück, was uns zu sanguinisch dünkt; von größerem Einflusse dürften zwei nicht hervorgehobene Momente sein, daß das Bahnpersonal vor der Aufnahme bahnärztlich untersucht, also nur im Falle der Gesundheit zum Dienstantritte zugelassen wird, und daß diejenigen, welche infolge von Invalidität oder aus administrativen Gründen pensioniert werden, der Mortalitätsstatistik, welche sich nur auf die aktiven Bediensteten erstreckt, entzogen werden.

Alle Dienstgruppen zeigen mehr oder minder ausgeprägt das auffallende Verhalten, daß die Erkrankungshäufigkeit in den unteren und den oberen Altersklassen größer ist als in den mittleren, wohl eine Einwirkung des ungewohnten Dienstes bei den jüngeren, der Einfluß des Alters bei den älteren Bediensteten. Bei den Gruppen des Bahnbewachungs-, sowie des Stations- und Bureaubeamtenpersonals ist die Erkrankungshäufigkeit am geringsten, beim Zugförderungspersonal am größten; es entfallen 43·8, bezw. 54·2 Fälle bei den ersteren, 113·9 Fälle bei der letzteren Gruppe auf je 100 Bedienstete.

Die durchschnittliche Krankheitsdauer und die Kränklichkeit (Zahl der auf einen Bediensteten entfallenden Krankentage) zeigen bei den einzelnen Dienstgruppen im großen und ganzen einen dem zunehmenden Alter entsprechenden Verlauf; erstere ist bei allen Dienstgruppen ziemlich gleich und schwankt nur zwischen 17·1 und 22 Tagen, während letztere mit 8 Tagen bei den Stations- und Bureaubeamten ihr Minimum, mit 19·4 Tagen beim Zugförderungspersonal ihr Maximum hat.

Die Untersuchung über die Krankheitsarten hat zur Feststellung einer spezifischen Berufskrankheit der Eisenbahnbediensteten nicht geführt. Erfreulich ist die Abnahme der Tuberkulose-Morbidität und -Mortalität; es entfielen auf 10.000 Bedienstete

		Erkrankungsfälle	Todesfälle	Invaliditätsfälle
im Jahrfünft	1878—1882:	87·5	34·8	9·1
„ „	1898—1902:	55·9	16·3	7·3

Die Zahl der Todesfälle an Tuberkulose hat sich also um 53% vermindert, um weit mehr als bei der übrigen Bevölkerung Bayerns, und das speziell mag ein Verdienst der Bahnverwaltung, eine Folge ihrer Wohlfahrtseinrichtungen sein.

Die Krankheitsursache „Verletzungen und Unfälle" kommt in den letzten Jahren erheblich häufiger vor als früher, was aber nicht eine Konsequenz intensiveren Betriebes ist, sondern davon herrührt, daß die Bediensteten den Vorteilen der Unfallversicherung ein erhöhtes Augenmerk zuwenden. Daß dies sich so verhält, beweist auch der Umstand, daß nur die Zahl der leichten Verletzungen zugenommen, die durchschnittliche Dauer der durch Verletzungen bedingten Dienstunfähigkeit sich vermindert

Digitized by Google

hat. Die meisten tödlichen Verletzungen (nämlich 46%) ereignen sich beim Überschreiten der Geleise, die meisten der zu dauernder Dienstunfähigkeit führenden Verletzungen (20%) sind durch Zusammenstöße und Entgleisungen verursacht.

Unter den Maßnahmen, die zur Verhütung und Bekämpfung von Krankheiten zu dienen haben, ist in erster Linie die Einrichtung des bahn- und kassenärztlichen Dienstes zu nennen. Nicht nur die Kassen-, auch die Bahnärzte, außer denen noch eine Anzahl von Spezialärzten aufgestellt ist, haben die Bediensteten im Erkrankungsfalle unentgeltlich zu behandeln; dazu kommt noch das wertvolle Zugeständnis der freien ärztlichen Behandlung der Familienangehörigen. Eine Verpflichtung des Personals, sich durch den zuständigen Bahnarzt behandeln zu lassen, besteht nicht, doch werden die Kosten für die Beiziehung eines anderen Arztes nur ausnahmsweise vergütet. Bei den Krankenkassen ist seit 1. Jänner v. J. eine beschränkte freie Ärztewahl eingeführt, von welcher aber im Jahre 1905 nur 9·6% der Kassenmitglieder Gebrauch machten.

Vielfache Vorkehrungen sind getroffen, um das den Unbilden der Witterung ausgesetzte Personal zu schützen, so: Eindeckung der Führerstände bei den Lokomotiven, Schutzhütten und -zelte für das Stations- und Streckenpersonal, warme Schutzkleider (Pelzmäntel und Lederstiefel, in die Filzsocken eingelegt sind) für die Fahrbediensteten u. dgl.

Besonderes Augenmerk wird der Vorsorge zur Verhütung und Bekämpfung der Lungentuberkulose geschenkt; die Bahn- und Kassenärzte haben jede Erkrankung eines Bediensteten oder eines seiner Familienmitglieder zu offener Tuberkulose wegen der mit den Absondernngen des Kranken verbundenen besonderen Ansteckungsgefahr zur Anzeige zu bringen. Die Kranken werden nach Tunlichkeit in Heilstätten untergebracht, so weit Mittel hiefür vorhanden sind, bezw. werden behufs Ermöglichung ihrer Unterbringung Unterstützungen erteilt; bei ungünstigen Wohnuugsverhältnissen wird auf Beschaffung gesunder und entsprechend großer Wohnungen gesehen, damit der Erkrankte von den gesunden Angehörigen namentlich zur Nachtzeit abgesondert werden kann; ist der Bedienstete auf eine Mietwohnung angewiesen, so wird im Falle der Bedürftigkeit die Miete geeigneter Ubikationen durch Unterstützungen erleichtert, endlich werden bei besonderer Notlage Unterstützungen zur Beschaffung von Nahrungsmitteln, hygienischen Gebrauchsgegenständen und Heizmaterialien erteilt. Jenen Kranken, welche Dienst verrichten können, werden nach Tunlichkeit Diensterleichterungen (Versetzung in andere Dienstzweige, oder auf das Land in klimatisch zuträgliche Gegenden) gewährt.

In Erkenntnis der großen prophylaktischen Bedeutung, welche der Reinhaltung des Körpers innewohnt, sind bahneigene Badeeinrichtungen (Brause- und Wannenbäder) geschaffen worden, welche nach Zulässigkeit auch den Familienangehörigen zur Verfügung stehen. Die Brausebäder sind den Bediensteten unentgeltlich zur Benützung überlassen, für Wannenbäder ist ein geringes Entgelt zu entrichten. Auch die Gebühr, welche von den Angehörigen der Bediensteten für die Bäderbenützung eingehoben wird, ist niedrig bemessen.

Zum Zwecke der Verhütung von Unfällen sind in den Werkstätten bei den Maschinen und Apparaten entsprechende Schutzvorrichtungen angebracht; je nach Erfordernis werden den Arbeitern Schutzbrillen, Gesichtsmasken und Schutzkleider gegeben. Die Ausarbeitung detaillierter „Unfallverhütungsvorschriften“ für die einzelnen Dienstzweige ist im Zuge. Für die Hilfeleistung bei Unfällen ist natürlich eingehende Vorsorge getroffen. Das Stations- und Zugpersonal wird von den Bahnärzten durch Vorträge und praktische Übungen im Samariterdienste unterrichtet, jede Station ist mit mindestens einer Tragbahre und einem Rettungskasten, welcher Verbandzeug enthält, dotiert, in den wichtigeren Stationen stehen Hilfs- und Gerätschaftswagen bereit, welche Werkzeuge zum Heben entgleister Fahrzeuge, Beleuchtungs- und Feuerlöschmittel, Kochvorrichtung mit Suppenkonserven und einen großen Rettungskasten enthalten. An den Sitzen der zehn Betriebsdirektionen sind Rettungswagen aufgestellt, mit welchen je zehn Verletzte transportiert werden können; für die Bedienung der Rettungswagen werden eigene Rettungsmannschaften eingeschult. In den wichtigeren, besonders den Kreuzungsstationen sind Rettungszimmer eingerichtet, welche mit allem Notwendigen versehen sind, um erkrankten oder verletzten Reisenden und Bediensteten die erste Hilfe zuteil werden zu lassen. In jüngster Zeit wurden auch die personenbefördernden Züge mit Notverbänden und Rettungskästen versehen.

II. Verpflegung des Personals.

In dieser Beziehung ist die Bahnverwaltung bestrebt, die Bediensteten durch (auch deren Frauen zugängliche) Vorträge der Bahnärzte und Verbreitung geeigneter Schriften über den Wert der verschiedenen Nahrungs- und Genußmittel, über zweckmäßige Ernährung und über die Vorteile einer geregelten Lebensweise aufzuklären. Die Bahnverwaltung trachtet selbst danach, die Dienseinteilung — soweit es angeht — derart zu gestalten, daß die Bediensteten die Hauptmahlzeiten zuhause einnehmen können. Auswärts Beschäftigten ist die frachtfreie Beförderung der Speisen zu der Arbeitsstelle zunächst gelegenen Station (Haltestelle) zugestanden. Die Bahnhofwirte haben Speisen und — namentlich alkoholfreie — Getränke zu festgesetzten mäßigen Preisen an die Bediensteten abzugeben. Umfangreiche Einrichtungen sind getroffen, um es dem Personal zu ermöglichen, in den Diensträumen Speisen und Getränke selbst zuzubereiten oder aufzuwärmen. Die Aufstellung von Automaten mit Suppen- und Kaffeekonserven in den stärker besuchten Aufenthaltsräumen des Personals ist im Zuge. Die Frage der Einführung von Kochkisten, in welchen die zuhause bereiteten Speisen unter Warmhaltung für das auswärts beschäftigte Personal mit-

Digitized by Google

geführt werden, konnte noch nicht in befriedigender Weise gelöst werden.

Unter erheblichen Kosten wurden die Stationen, Wärterhäuser etc. mit gutem Trinkwasser versorgt. Da die weitestgehende Einschränkung des Alkoholgenusses nicht nur im Interesse des Personals gelegen ist, sondern auch zur Förderung der Betriebssicherheit dient, so ist die Verwaltung bestrebt, den Genuß alkoholfreier Ersatzgetränke in ausgedehntem Maße unter den Bediensteten zu propagieren, indem sie selbst ihnen Kaffee, Tee, Sodawasser, kohlensaure Milch und frische Vollmilch zu möglichst billigem Preise verschafft. Die Einrichtungen für die Bereitung dieser Getränke werden grundsätzlich von der Verwaltung selbst betrieben, der Verkaufspreis ist so niedrig gestellt, daß nur ein geringer Erlös resultiert, der wiederum zu Unterstützungszwecken für das Bahnpersonal verwendet wird.

In diesem Kapitel vermissen wir die Erwähnung von Konsumvereinen der Bahnbediensteten; entweder bestehen solche in Bayern nicht, was kaum anzunehmen ist, oder sie werden seitens der Bahnverwaltung in keiner Weise unterstützt.

III. Einrichtungen auf dem Gebiete des Versicherungswesens.

Zur Durchführung der gesetzlichen Kranken- und Invalidenversicherung bestehen eine Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse, eine Baukrankenkasse und eine Arbeiterpensionskasse; der Durchführung der Unfallversicherung im Sinne des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes wird ohne besonderes Institut seitens der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen intern entsprochen. Auf dem Gebiete der Versicherung wurden den Bediensteten über das gesetzliche Mindestmaß hinausreichende Begünstigungen gewährt.

Die gesetzlichen Mindestleistungen sind freie ärztliche Behandlung und unentgeltliche Arzneimittel für die Bediensteten auf die Dauer von 26 Wochen, ein Krankengeld für jeden Arbeitstag vom dritten Krankheitstage ab auf die gleiche Dauer im Ausmaße des halben Taglohnes, soweit er 4 Mark nicht übersteigt, eventuell an Stelle dieser Bezüge freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhause, wobei die von einem Spitalspfleglinge erhaltenen Angehörigen das halbe Krankengeld bekommen. Darüber hinaus gewährt nun die Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse freie ärztliche Behandlung und freie Arzneimittel, eventuell freie Spitalspflege für die im Gesetze gar nicht bedachten Familienangehörigen auf die Dauer von 13 Wochen, Krankengeld für jeden Tag vom Krankheitsbeginne an, Berechnung des Krankengeldes nach dem Taglohn bis zum Höchstsatz von 5 Mark, Auszahlung von ein Zehntel des Taglohnes als Krankengeld an jene Spitalspfleglinge, welche keine von ihnen erhaltenen Angehörigen besitzen.

Nach dem Gesetze erhalten Wöchnerinnen auf die Dauer von mindestens sechs Wochen nach der Niederkunft eine Unterstützung in der Höhe des Krankengeldes; die Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse gewährt selbe auch den Schwangeren im Falle einer durch die Schwangerschaft bedingten Erwerbsunfähigkeit bis zur Dauer von sechs Wochen und übernimmt die Kosten der Hebammendienste und ärztlichen Behandlung der Schwangerschaftsbeschwerden.

Ferner wird nicht nur beim Tode eines Kassenmitgliedes ein über den gesetzlichen Mindestbetrag hinausgehendes Sterbegeld (im Ausmaße des 35fachen, statt gesetzlich des 20fachen anrechenbaren Taglohnes) gegeben, es ist ein solches überdies für den Fall des Todes der Ehefrau und der Kinder der Kassenmitglieder, sogar selbst für Totgeburten systemisiert.

Ein weiteres Plus ist die Übernahme der Kosten für die Beiziehung eines zweiten Kassenarztes zur Konsiliarberatung, sowie für etwaige spezialärztliche Behandlung sowohl der Mitglieder wie ihrer Angehörigen.

Die Baukrankenkasse gewährt ihren Mitgliedern dieselben Vorteile mit Ausnahme der Familienversicherung, welche bei ihr wegen verschiedener Schwierigkeiten noch nicht eingeführt werden konnte.

Auf dem Gebiete der Unfallversicherung hat die bayerische Staatseisenbahnverwaltung die Erfüllung der gesetzlichen Leistungen auf eigene Rechnung übernommen. Über das gesetzliche Ausmaß hinausgehend, gewährt sie „Schonungsrenten", d. h. Renten in höherem Betrage als dem Grade der ärztlich begutachteten Erwerbsunfähigkeit entsprechen würde, wodurch die Verletzten bis zur Genesung vor wirtschaftlicher Not geschützt werden, und stellt die Unfallsrentner auf Posten, für die sie sich eignen, wieder an; als Entlohnung wird ihnen die Differenz zwischen dem systemisierten Taglohne und der Rente angewiesen und auch die Möglichkeit, im Taglohne vorzurücken, ja selbst statusmäßige Anstellungen zu erhalten, bleibt ihnen gewahrt. Diese Maßregel von eminent humaner Bedeutung bewirkt, daß einem erheblichen Teile der Unfallsrentner (gegen 50%) durch die Bahnverwaltung selbst die Wiederbeschäftigung und damit eine wirtschaftliche Ausgleichung des durch den Unfall erlittenen Schadens ermöglicht wird.

Die Arbeiterpensionskasse zerfällt in zwei Abteilungen *A* und *B*, von denen die erstere zur Gewährung der gesetzlichen Invaliditäts- und Altersrenten, die letztere darüber hinaus zur Gewährung von Zusatzrenten, Witwen-Waisen- und Sterbegeldern bestimmt ist.

Auch die Abteilung *A* geht in mancher Richtung über das gesetzliche Pflichtmaß hinaus, indem sie erkrankte Versicherte, denen Erwerbsunfähigkeit droht, in Heilstätten und Erholungsbedürftige in Bädern unterbringt, ferner den Familien der in Heilstätten Untergebrachten behufs Ausgleichung des entgehenden Arbeitsverdienstes Unterstützungen gewährt. Da die aus den Heilstätten Entlassenen oft noch gar nicht oder nur teilweise dienstfähig sind, so erlassen die Anstaltsärzte Anordnungen betreffend Aussetzung der Arbeit, der Beschränkung der Arbeitszeit, oder Überweisung in hygienisch günstigere Arbeits-

Digitized by Google

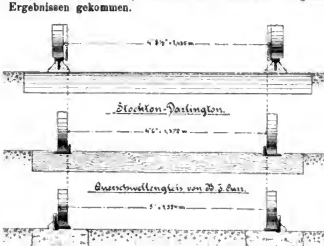
räume u. s. w., welche Anordnungen von den Dienstvorständen zu befolgen sind. Kann der aus der Heilstätte Entlassene die Arbeit noch nicht wieder aufnehmen und bezieht er kein Krankengeld mehr, so gibt ihm die Arbeiterpensionskasse eine Krankenrente.

(Schluß folgt.)

Die Spurweite unserer Eisenbahnen.*)

Auf Seite 528 des laufenden Jahrganges des „Prometheus“ ist eine Erklärung für die Entstehung der Spurweite unserer Eisenbahnen gegeben worden, welche dem erfahrenen Fachmann als eine freundliche Legende seit langem bekannt ist, der man jedoch, trotzdem sich hervorragende Eisenbahntechniker, u. a. Professor L. Troske, Hannover, wiederholt gegen dieselbe gewendet haben, in der technischen Literatur immer wieder begegnet. In der betreffenden Notiz ist aber außerdem auch unsere Normalspur von 1·435 *m* gleichgesetzt mit 5′ 8½″ englisch. Da der englische Fuß jedoch = 0·3048 *m* ist, so beträgt unsere Spurweite in englischem Maße ausgedrückt nur 4′ 8½″. Damit wird aber den an genannter Stelle gemachten Mitteilungen über die Urgeschichte unserer Eisenbahnspur der Boden gänzlich entzogen.

Zur Klärung der Sache selbst hat nun der Unterzeichnete versucht, mit Hilfe des in der technischen Literatur niedergelegten reichen Materiales — besonders war hiefür Haarmann: „Das Eisenbahngeleise“. I. Geschichtlicher Teil, von Wert — die Frage der Entstehung unseres Spurmaßes (es handelt sich hier natürlich nur um die sogenannten Haupt- oder Vollbahnen) zu lösen und ist dabei zu folgenden Ergebnissen gekommen.



Die englische Wagenspurweite jener Zeit — Ende des 18., bezw. Anfang des 19. Jahrhunderts — hat nach vielfachen übereinstimmenden Angaben 4′ 6″ oder 5′ betragen. Beide Maße sind zweifellos richtig; das kleinere bezeichnet die innere Entfernung der Radreifen voneinander, das größere die äußere derselben. In der beifolgenden Abbildung 533 ist nun zunächst unten das Gleis der Merthyr-Tydfil-Bahn (1793), welches aus den von Benjamin J. Curr konstruierten, gußeisernen Winkelschienen erbaut war, nachweislich eine Spurweite von 5′ hatte und zu den seltenen Ausführungen mit außenliegender Führungsleiste gehörte, dargestellt. In der Mitte ist ein Curr'sches Gleis mit inneren Führungsleisten gezeichnet. Diese Ausführungsart war die weitaus häufigste; genaue Mitteilungen über die Spurweite derselben sind uns trotzdem nur für Schmalspurbahnen überkommen. Nach den vorstehenden Angaben über die Wagenspur dürfen wir jedoch für ein normalspuriges Gleis unbedenklich eine Spurweite von 4′ 6″ einsetzen, eine Annahme, deren Richtigkeit durch die Abbildung, in welche die Wagenräder eingezeichnet sind, bestätigt wird. Oben ist das uns genau bekannte Gleis der Stockton-Darlington Eisenbahn in gleichem Maßstabe skizziert.

Aus der Betrachtung dieser drei Gleisquerschnitte ergibt sich nun sofort, daß der große George Stephenson bei der Erbauung der Gleise der genannten Bahn im Jahre 1825, um mit den vorhandenen Typen der Güterwagen sowie der Postkutschen, deren Verwendung als Personenwagen, da es andere derartige Fahrzeuge ja noch nicht gab, tatsächlich geplant war, auskommen zu können, eine Spurweite gewählt hat, welche nur das Aufbringen entsprechend geformter Reifen auf die Räder der vorhandenen Fuhrwerke erforderlich machte. Die Spurweite ergab sich dann aber, wie unsere Abbildung zeigt, ohne weiteres zu 4′ 8½″ = 1·435 *m*. (Schienen mit abgerundetem Kopf von Jessop angegeben, und demnach auch Spurkranzräder gab es schon seit 1789.)

Es mag hier noch ferner erwähnt werden, daß für Stephenson auch gar kein zwingender Grund vorlag, die Gleisspurweite, abgesehen von der erwähnten durch die Festhaltung der Wagenspurweite, also eigentlich aus ökonomischen Gründen oder durch das Festhalten am Hergebrachten bedingten Abänderung, irgend sonst zu verändern; jedenfalls konnte es nicht der sein, daß die Unterbringung der Dampfzylinder zwischen den Rädern Schwierigkeiten bereitet habe. Denn die von ihm für die genannte Bahn erbauten Lokomotiven (1825) hatten ihre Dampfzylinder hintereinander oben auf, bezw. im Dampfkessel, selbst die im Jahre 1829 laufende Preislokomotive Rocket besaß äußere, hochliegende Zylinder und erst von 1830 ab wurden von Stephenson — nicht aus eigenem Antriebe, sondern durch die Konkurrenz, welche den unruhigen Gang der Lokomotiven mit außenliegenden Zylindern zu beseitigen strebte, gezwungen — solche mit zwischen den Rädern liegender Dampfmaschine gebaut.

Aus vorstehendem erklärt sich die Entstehung des unrunden Maßes der englischen und — durch den Bezug von Lokomotiven bedingt — also auch unserer normalen Eisenbahnspur in zwangloser Weise. Daß diese Spurweite übrigens nicht ganz die universelle Verbreitung gefunden hat, wie man meist anzunehmen geneigt ist, zeigt die folgende Zusammenstellung der Länder mit abweichenden Maßen:

Irland	1·600 *m*,
Rußland	1·524 *m*,
Spanien	1·676 *m*,
Norwegen	1·447 *m*,
Englisch-Afrika	1·067 *m*.
Ostindien	1·667 *m*,
Japan	1·067 *m*,
Kleinasien	1·093 *m*,
Brasilien	1·000 *m*,
Australien	1·600 *m*.

Im ganzen hatten im Jahre 1890 nach Haarmann von den sämtlichen Vollbahnen der Erde 74% die normale, 12% eine breitere und 14% eine schmälere Spur.

Buchwald.

*) Der Nr. 876 der Zeitschrift „Prometheus“ mit Genehmigung deren Schriftleitung entnommen. Die Red.

Digitized by Google

CHRONIK.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im September 1906.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 9136 *km* 1906, 8868 *km* 1905.)

Befördert wurden 5,560.500 Personen und 3,270.900 *t* Güter, eingenommen hiefür K 8,531.500, bezw. K 18,033.000, zusammen K 26,564.500 (+ 714.420 gegen September 1905).

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen im Monate September 1906 die Transporteinnahmen der Westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 6,383.900 (4,456.400 Reisende), im Güterverkehre K 12,570.500 (2,513.700 *t*), jene der Östlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 2,147.600 (1,104.100 Reisende), im Güterverkehre K 5,462.500 (757.200 *t*).

Gegenüber dem definitiven Erfolge desselben Monats im Vorjahre ergab die Gesamteinnahme des Berichtsmonats im Personenverkehre eine Zunahme von K 229.007 (+ 454.100 Reisende), im Güterverkehre eine solche um K 485.413 (— 57.000 *t*).

Von der Mehreinnahme des Personenverkehrs entfallen K 200.736 (+ 414.300 Reisende) auf das Westliche und K 28.271 (+ 39.800 Reisende) auf das Östliche Staatsbahnnetz.

Zu den höheren Ergebnissen des Güterverkehrs trugen die Westlichen Staatsbahnen K 103.398 (— 119.600 *t*), die Östlichen Linien derselben K 382.015 (+ 62.600 *t*) bei.

Die Mehreinnahme der Westlichen Staatsbahnen wurde nur durch den Zuwachs des Verkehrs auf den neuen Alpenbahnen und die Einhebung der Stationsgebühr verursacht, da das Ergebnis der alten Strecken dieses Netzes im Personenverkehre durch ungünstige Witterungsverhältnisse, im Güterverkehre durch die infolge derselben Ursache stark verspätete Rübenernte, sowie durch die Arbeitseinstellungen im böhmischen Kohlenreviere wesentlich gelitten hat.

Hinsichtlich des Verkehrs der neuen Alpenbahnen muß noch bemerkt werden, daß jene Ergebnisse, welche erst durch die nachträglichen Karteilabrechnungen zur Feststellung gelangen, sich der derzeitigen Berücksichtigung entziehen.

Die höheren Resultate der Östlichen Staatsbahnen wurden hauptsächlich durch die stärkere Ausfuhr von Bau- und Grubenholz nach Deutschland, sowie durch die lebhaftere Beförderung von Petroleum, Eiern, Getreide und lebenden Tieren, ferner durch das Erträgnis der Stationsgebühr erzielt.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 2,310.000 Personen und 62.900 *t* Güter, eingenommen hiefür K 345.000, bezw. 87.000, zusammen K 432.700 (+ 23.566 gegen September 1905).

Die provisorische Ermittlung der Transporteinnahmen der Wiener Stadtbahn ergab pro Monat September l. J. im Vergleiche zum definitiven Erfolge desselben Monats im Vorjahre im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 17.906 (+ 139.900 Reisende), im Güterverkehre eine Zunahme um K 5660 (+ 7100 *t*).

Die Gesamteinnahme der abgelaufenen neun Monate dieses Jahres stellt sich im Personenverkehre K 139.658 (+ 892.800 Reisende), im Güterverkehre um K 98.776 (+ 75.500 *t*) höher als der definitive Erfolg derselben Periode des Vorjahres.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate August 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten acht Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905.

Im Monate August 1906 wurden nachstehende neue Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 5. August die 2·644 *km* lange Linie St. Michele—Mezzolombardo der Lokalbahn Trient—Malè im Betriebe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;

am 12. August die 7·54 *km* lange schmalspurige Kleinbahn Lana—Meran im Betriebe der Konzessionäre;

am 21. August die 17·094 *km* lange letzte Teilstrecke der Pyhrnbahn „Spital am Pyhrn—Selztal" im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Linz;

am 25. August die 6·246 *km* lange Linie Pozoritta—Lonisenthal-Grube der Bukowinaer Lokalbahnen im Betriebe der k. k. Betriebsleitung Czernowitz für den Frachtgutverkehr und

am 29. August die 0·108 *km* lange Geleiseschleife „Teichgasse" und die Verbindungskurve von der Tanbergasse zur Feldgasse der elektrischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate August 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 19,738.059 Personen und 10,719.843 *t* Güter befördert und K 67,098.180 vereinnahmt, das ist pro *km* K 3127.

Im gleichen Monate 1905 betrug die Einnahme K 65,003.604 oder pro *km* K 3102; es resultiert daher für den Monat August 1906 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·8%.

In den ersten acht Monaten 1906 wurden auf denselben Bahnen 127,013.506 Personen und 80,552.148 *t* Güter befördert und K 478,899.674 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1905 betrug die Einnahme K 443,307.106. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die achtmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.255·3 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1905 dagegen 20.852 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1906 auf K 22.531, gegen K 21.260 im Vorjahre, das ist um K 1271 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1906 auf K 33.797 gegen K 31.890 im Vorjahre, das ist um K 1907, mithin um 6·0% günstiger.

Betriebsergebnisse der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft im Jahre 1905. Die Baulänge der sämtlichen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen betrug am Schlusse des Jahres 1905 250.231 *km*, deren Betriebslänge 253.212 *km*, die Länge der Schleppbahnen 75.146 *km*.

Der Fahrpark der Gesellschaft zählte Ende des Berichtsjahres 123 Lokomotiven und 120 Tender, 195 Personenwagen, 7516 Gepäcks-, Post- und Güterwagen, 1 Schneepflug, 10 Draisinen, 112 Bahnwagen und schließlich 2 Hilfswagen für Bahnunfälle.

Jede gesellschaftliche Lokomotive hat im Berichtsjahre im Durchschnitte 46.382 Lokomotivkilometer zurückgelegt und durchschnittlich 3,287.636 Bruttotonnenkilometer befördert.

Die gesellschaftlichen Personen-, bezw. Güterwagen haben auf eigenen und fremden Linien zusammen 17,676.866, bezw. 172,468.895 Achskilometer geleistet, wonach sich die Leistung des Personenwagens durchschnittlich pro Jahr auf 91.117, jene eines Güterwagens ebenso auf 22.977 Achskilometer herausstellt.

Im Jahre 1905 beförderte der Verkehr zusammen 3,881.951 Personen, wofür K 2,075,793·73 eingenommen wurden. Die gesamten zurückgelegten Personenkilometer waren 80,684.244 an der Zahl.

Eingenommen wurden aus dem Gepäcksverkehre K 92.834·07, aus dem Eilgutverkehre K 167.861·33, aus dem Frachtgüterrtransporte K 14,404.624·43. Die Transporteinnahmen betrugen demnach K 16,741.113·56.

Die verschiedenen Einnahmen bestanden aus K 213.062·06 aus Miet- und Pachtzinsen, K 889.323·31 aus Wagenmieten,

Digitized by Google

K 2461·92 für die Beförderung von Privatdepeschen per Bahntelegraph und schließlich aus unterschiedlichen Einnahmen in der Höhe von K 497.320·93. Die verschiedenen Einnahmen betrugen demnach zusammen K 1,602.148·22.

Die Gesamt-Betriebseinnahmen erreichten im Jahre 1905 die Höhe von K 18,343.261·78.

Die Gesamt-Betriebsausgaben betrugen K 13,954.559·23. Diese verteilen sich nach den verschiedenen Titeln wie folgt: Allgemeine Verwaltung K 302.789·43, Bahn und Bahnerhaltung 1,685.073·82, Transportverwaltung K 5,318.409·18, Transportmittelerhaltung K 938.440·02; ferner die Steuern, Abgaben, Beiträge und Spesen K 2,459.798·68 und endlich der Prioritätendienst K 3,250.048·09.

Der Betriebskoeffizient betrug daher im Jahre 1905 45·68%.

Nach Abzug der Steuern, Abgaben, ferner nach Abzug der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen- und Tilgungsquote ergibt sich ans dem Betriebe des Jahres 1905 ein Überschuß von K 4,188.702·55 (gegen K 2,724·322·81 im Jahre 1904).

Von diesem erzielten Überschusse wurde in Abzug gebracht:

Nach Abzug der vereinbarten Pauschalsumme aus dem Gemeinschaftsverkehre mit K 200.000 ergibt sich sonach ein Reingewinn von K 2,524.322·81, welcher sich gegen den Reingewinn des Jahres 1903 um K 1,034.401·84 niedriger stellte.

LITERATUR.

„Kompaß". Von diesem angezeichneten Jahrbuch liegen die beiden ersten Bände des vierzigsten Jahrgauges vor, die einen Umfang von über 2750 Seiten erreicht haben, während der erste Jahrgang des von dem Generalsekretär der österreichisch-ungarischen Bank, Gustav v. Leonhardt begründeten Werkes nur 590 Seiten zählte. Insbesondere sind es die selbständig durchgeführten Statistiken, die der „Kompaß" von allen ähnlichen Publikationen des Auslandes unterscheiden und ihm einen speziellen Wert verleihen. So bringt er beispielsweise alljährlich zuerst eine Erhebung der Einlagen bei den österreichischen Sparkassen, dann Verbrauchsberechnungen bezüglich Eisen, Kohle, Baumwolle, Petroleum, Bier etc., eine Statistik des Pfandbriefumlaufes, Auftellungen der höchsten und tiefsten Preisnotierungen sowohl für Effekten als für Waren, die bis in das I. Semester des laufenden Jahres geführt sind, selbständig gerechnete und äußerst instruktive Bilanzübersichten der heimischen und ausländischen Industriegesellschaften etc. etc. Die Industriestatistik des „Kompaß" ist als einzig in ihrer Art bekannt. Das Material ist bis Anfangs September aufgearbeitet. Sehr interessant ist das umfangreiche alphabetische Verzeichnis der Verwaltungsräte und Direktoren, welche über 10.000 Namen umfaßt. Der „Kompaß" bleibt daher allen denen, die im Getriebe des modernen Wirtschaftslebens stehen, unentbehrlich.

Besoldungssystome im Staatsdienste. (Rangklassensystem, Zeitavancement, automatische Gehaltsvorrückung.) — Die Grundsätze des preußischen Besoldungssystems. — Die Theorie Labands und Steinbachs vom Staatsdienste. Von Dr. Leopold Waber. Wien 1906. Verlag von Karl Stettner.

„In weiten Kreisen der Bevölkerung ist man der Ansicht, daß der Staatsbeamte bei verhältnismäßig wenig Arbeit eine gesicherte Lebensstellung habe. Das mag wohl in der guten alten Zeit der Fall gewesen sein, in der der Beamte fast nur Repräsentant der Staatsgewalt war und als solcher bei ausreichenden Bezügen und Sporteln ein ruhiges und beschauliches Dasein führte. Im modernen Staate ist aber der Beamte ein bis zur Erschöpfung ausgenützter, unermüdlicher Arbeiter für das Staatswohl und die Interessen der Bevölkerung, wenn auch einige Repräsentanten der alten Zeit übrig geblieben sind.

Während aber der Bürger für die großen Lasten, die er zu tragen hat, sich doch auch einige Freiheiten erkämpft hat und aus dem alten Polizeistaat Österreich ein beinahe konstitutionell regierter Rechtsstaat geworden ist, ist der Beamte in Österreich noch immer der Gnade und der Willkür echtzlos preisgegeben. Der Beamte hat wohl Pflichten — unbegrenzte Pflichten, aber keine Rechte; denn das Korrelat zu den Pflichten des Beamten ist die Gewalt des Staates."

Diese Worte der Einleitung werden in der lesenswerten Brochüre weiter ausgeführt. Der Verfasser bemüht sich, die alte Legende zu zerstören, wonach der Beamte „wenig, dies aber — sicher" habe. Er erbringt vor allem den Beweis, daß das Wort „wenig" bei den gegenwärtigen Teuerungsverhältnissen viel zu — wenig bedeute. Der Staatsbeamte beziehe weniger als wenig; er ist total verschuldet — das Blühen der Vorschuß-Konsortien bezeuge dies am besten. Dem Staatsbeamten wird noch immer im Sinne der Theorien Labands nicht ein entsprechendes Entgelt, nicht ein gerechter Lohn für seine Arbeit, sondern nur eine Alimentation, und zwar eine sehr notdürftige Alimentation zuteil. Und auch nicht „sicher" ist das Brot des Beamten. In Anbetracht des Fehlens jeder pragmatischen Bestimmung ist er, de jure, schutzlos der Willkür seines Vergesetzten, rechtlos der nicht beschränkten Machtbefugnis der Staatsgewalt preisgegeben.

Doch das Aufdecken der bestehenden Mängel nimmt in der Waber'schen Brochüre den allergeringsten Raum ein. Dr. Waber tritt vielmehr mit positiven Vorschlägen zur Verbesserung der Lage der Beamten hervor, mit Reformen, die jedoch so kompliziert sind, daß sie in dem engen Rahmen einer Kritik nur angedeutet, aber nicht erläutert werden können. Insbesondere wird das vom seinerzeitigen preußischen Finanzminister Miquel ausgearbeitete Besoldungsschema als ein nachahmenswürdiges Beispiel hingestellt. Nach diesem soll Willkür und Zufall im Leben des Beamten keine Rolle spielen; es wird ihm im verhinein darüber Klarheit gegeben, „wie sich seine Gehaltsverhältnisse in Zukunft gestalten und wie er seine Ausgaben und Lebensverhältnisse einzurichten hat.

Jeder Beamte wird die besprochene Brochüre mit viel Interesse lesen und wird auch die freie, mannhafte Sprache zu schätzen wissen.

Dr. Viktor Krakauer.

CLUB-NACHRICHTEN.

Eröffnung der Club-Saison.

Der Club eröffnet die **Vortrags-Saison 1906/1907 Dienstag, den 30. Oktober 1906,** 1/2 7 Uhr abends mit einem Vortrage des Herrn k. k. Ober-Baurates im Eisenbahnministerium Josef Zuffer: „Über die offenen Strecken der im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangten neuen Alpenbahnen". (Mit Lichtbildern.)

Zur gefälligen Beachtung.

Für das Theater an der Wien können von nun ab für die Samstags-Vorstellungen Vormerkungen für den Bezug ermäßigter Karten nicht entgegengenommen werden.

Auch für Sitze in der II. Galerie werden fortab keine Vormerkungen angenommen.

Das Clubsekretariat.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von E. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Abänderung der Bezeichnung der Station Klagenfurt S.-B.

Die bisherige Bezeichnung der auf der Linie Glandorf—Aßling gelegenen Station Klagenfurt S.-B. wurde vom 1. Oktober 1906 an in Klagenfurt-Heupthahnhof abgeändert.

Abänderung der Bezeichnung der Personen-Haltestelle Klagenfurt St.-E.

Die bisherige Bezeichnung der zwischen den Stationen Klagenfurt S.-B. und Maria-Saal der Linie Glandorf—Aßling gelegenen Personen-Haltestelle Klagenfurt St.-B. wurde vom 1. Oktober 1906 an in Klagenfurt-Rudolfstraße abgeändert.

Eröffnung der Lokalstrecke Zwettl—Martinsberg.

Am 15. Oktober 1906 wurde die normalspurige Lokalbahnstrecke Zwettl—Martinsberg, welche ausgehend von der Station Zwettl der Lokalbahn Schwarzenau—Zwettl die Fortsetzung derselben nach Martinsberg bildet, dem öffentlichen Verkehre übergeben und wird der Betrieb mit den Zügen Nr. 3959 und 3958 aufgenommen werden.

Hiebei gelangen die Stationen Waldhausen, Grafenschlag, Ottenschlag und Martinsberg für den Gesamtverkehr (ausnahmlich explosiver Güter), die Station Klein-Schönau vorläufig nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr, die Haltestellen Syrnau, Kaltenbrunn und Biberschlag für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr zur Eröffnung. Die Eröffnung der Haltestelle Ober-Neudorf bleibt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Von diesem Tage an wird auf der Lokalbahnstrecke Zwettl—Martinsberg der bereits ausgehängte Fahrplan in Kraft treten.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

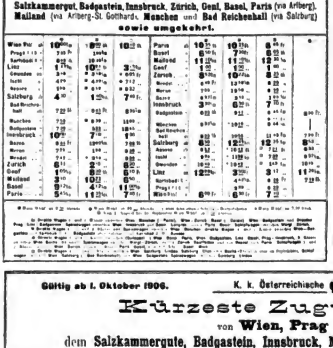
Gültig ab 1. Oktober 1906. **Winterdienst 1906.**

Kürzeste Schnellzug-Verbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach dem

Salzkammergut, Badgastein, Innsbruck, Zürich, Genf, Basel, Paris (via Arlberg), **Mailand** (via Arlberg-St. Gotthard), **München** und **Bad Reichenhall** (via Salzburg)

sowie umgekehrt.



Echte Perser- und Smyrnateppiche. Beim Ankauf von Teppichen ist stets Vorsicht zu empfehlen, denn nicht die Preislage, sondern die Qualität spielt hier die erste Rolle und die Bezeichnung der Teppiche verbürgt keineswegs die Qualität und Provenienz derselben. Erst nach genauer Zeit nimmt oft die Hausfrau den Schaden wahr; deshalb halten wir eine erste, vornehmste und größte Firma, wie es die Fabrikfirma Teppichhaus-Möbelhaus S. Schein, k. u. k. Hoflieferant, Wien I. Bauernmarkt 12, ist, auch stets für die vertrauenswürdigste. Außerhalb Wiens verlange man den Preiskurant dieser Firma und auf Grund desselben Auswahlsendungen unter genauer Bezeichnung der interessierenden Sorte. Man vergleiche dann nach der Regel: „Prüfet alles und behaltet das Beste". Die Firma S. Schein gewährt unseren P. T. Mitgliedern 5% von den Verkaufspreisen.

Gültig ab 1. Oktober 1906. **K. k. Österreichische Staatsbahnen.** **Winterdienst 1906/07.**

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck, München** und **Bad Reichenhall sowie umgekehrt.**

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten Kürschnerwaren und Kappen für Eisenbahnen. 663

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengießerei, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Specialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermasten, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedwaren, Maschinenbau, speciell Bergwerksmaschine für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Bohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Südpark 19. 537

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2. Budapest: k. Gerz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Büßing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484.

K. k. priv. Erste Florids- dorfer Tonwaren-Fabrik

Lederer & Nessényi, Akt.-Ges.

Floridsdorf-Wien, I. Operngasse 14.

Glasierte Steinzeugröhren für Wasser-, Abort- und Kanalleitungen. Kanalisationsartikel in allen Formen und Dimensionen. Chamotte-Ziegel und Mörtel für alle Feuerungsanlagen. Mosaik- und Klinkerplatten zur Pflasterung von Gängen, Vestibülen, Höfen, Trottoirs, Stallungen etc. Komplette Ausführung von Steinzeugrohr-Kanalisierungen. Pflasterungen. Preiskurrant und Desinblätter auf Wunsch gratis und franko. 550

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen. Diamanten zu Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographien.

Technischen Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Egalisieren von Papier-Kalander, Porzellan- u. Porzellanwalzen u. s. w. liefert die Firma 649

L. Buschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 16. Ilr. Preisl. u. Gerlang. gratis u. franko.

Glashüttenwerke

vorm.

J. Schreiber & Neffen

WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.

„Glashütten hof".

Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.

Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Hausbedarf. Luxuswaren, Festgeschenke.

674

Preiskurante gratis und franko.

!! Billige böhmische Bettfedern !!

5 Kilo: neue geschlissene K 9.60, bessere K 13.—, weiße daunenweiche geschlissene K 16.—, K 24.—, schneeweiße daunenweiche geschlissene K 30.—, K 36.—. Versand franko per Nachnahme. Umtausch und Rückgabe gegen Portovergütung gestattet.

Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 252. Post Pilsen, Böhmen.

Felix Blažíček

WIEN V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.

Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 601

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierseadraht m. hoher Festigkeit, Stacheleandraht u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 493

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall der Ableben des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, es sind den Erben keinerlei Verpflichtungen auferlegt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist allfällig in die mäßige Schadenbehebungssumme, deren Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Darlehensschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung entfallen. (5 Perzent der verbleibenden Summe.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 567

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strudengasse Nr. 16.

Digitized by Google

University of Illinois Nov 20 1906

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung

Redaktion und Administration: WIEN, I. Escheubachgasse 11. Telephon Nr. 868. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.343. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 880.036. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10.– Halbjährig K 5.– Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12.– Halbjährig Mk. 6.– Im übrigen Ausland: Ganzjährig Fr. 20.– Halbjährig Fr. 10.– Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 30. Wien, den 29. Oktober 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

487

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 589
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Kaufet anderwärts kein Musik-Instrument oder Saiten, ohne vorher Katalog, der umsonst geliefert wird, einzuholen bei

Wildstein bei Franzensbad. **Hermann Trapp** Wildstein bei Franzensbad.

In hiesiger Gegend sind mehr wie 10.000 Arbeiter in dieser Branche beschäftigt, daher direkteste und billigste Bezugsquelle bei voller Garantie.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengießerei, vorzugsweise Röhrenguß nach patentierter Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Rund- und Fassonstangen, Band- und Waggonträger, Reserve- und Kesselbleche, Stahldraht, Stahlbleche, Blechbalken und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwagonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Hausmeter, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermasten, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware. Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpenanlage und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wasserguß gepreßte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Bohrwaare, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operagasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 567

!! Billige böhmische Bettfedern !!

1 Kilo; neue geschlissene K 2.60, bessere K 1.–, weiße daunenweiche geschlissene K 1.50,– K 2.–, schneeweiße daunenweiche geschlissene K 2.50,– K 3.–. Versand franko per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet.

Benedikt Sachsel, Loben Nr. 252. Post Pilsen, Böhmen.

604 **Ich bitte verlangen Sie franko** Prospekte und Muster von den besten steirischen

Herren- und Damenloden

für Jagd, Forst und Touristik, sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Überzieher, Ulster, von der billigsten bis zur hocheinsten Qualität von der als reell bekannten ersten u. größten Loden-Exportfirma

VINCENZ OBLACK, k. u. k. Hof-tuchlieferant, **GRÄZ,** Murgasse Nr. 9/22.

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX 2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung 638
Elektrische Bahnen.

Dynamomaschinen • • • | • Elektromotoren •
Schaltapparate | Zähler
Installationsmaterial. • • | • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die Erste österr. mech. Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** **WIEN** II. Engerthstraße 173—175. 631
Erst- und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

509

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Es sind bereits erschienen Lose der

Dritten

Eisenbahner-Lotterie!

Das Los kostet **1 Krone.**

Wiederverkäufer Rabatt.

Trefferwert **125.000** Kronen

Den Haupttreffer per K **50.000** machte bei der Ersten Eisenbahner-Lotterie Herr **Josef Strobl,** Schiffer in Mondsee; bei der Zweiten Eisenbahner-Lotterie Herr **Heinrich Guth,** Hausbesitzer in Prag.

Ziehung unwiderruflich am 15. November 1906.

Losbestellungen effektuiert die Lotterie-Leitung:

Wien, VI. Gumpendorferstraße Nr. 21.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art,
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 537

Reservefond d. Anst.: K 8,245.614, Ges.-Versicherungssumme K 2,230,781.823

Gusstahl-Feilen-Fabrik mit elektrischem Betriebe erzeugt alle Gattungen von **Feilen und Raspeln** für sämtlichen Werkstättenbedarf, sowie auch d. Aufhauen v. abgenützten Feilen besorgt wird.

Lieferanten der k. k. priv. Südbahn.

608 **Karl Kolbeck's Söhne, Bruck a. Mur.**

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 518

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Gravieren auf Stein f. Lithographen.

Geschliffene Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Egalisieren von Papier-Kalander, Porzellan- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549

K. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 18, II/7

Preisl. a. Verlang. gratis u. franko. 459

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft

Wien, III. Rennweg Nr. 5.

Möbel

Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.

Direkt vom **Kunst-Tischlermeister** erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

☐ **Komplette Brautausstattungen** von fl. 65 bis 5000. ☐
Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand reell. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.

HERMANN KLAMPER's Nachf. **Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und**
RUDOLF HAAS
Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 **Preiskurante gratis und franko.**

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 30. Wien, den 29. Oktober 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Club-Veranstaltungen im Monat November 1906. Die Wohlfahrtseinrichtungen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen. Von Dr. Friedrich Feldscharek (Schluß). Die von der Berner Revisionskonferenz beschlossenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. — Chronik: Gründung des Eisenbahn-Alkoholgegner-Verbandes. Eisenbahn Christiania—Bergen. Betriebsergebnisse der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang im Jahre 1905. Brieflicher Stenographie-Unterricht. — Literatur: Stielers Handatlas. 9. Aufl. Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Club-Nachrichten: Ankündigung des 1. Vergnügungsabends.

Clubversammlung: Dienstag, den 30. Oktober 1906, 1/27 Uhr abends. Eröffnung der Saison 1906/1907. Vortrag des Herrn Josef Zuffer, k. k. Ober-Baurat im Eisenbahnministerium: „*Über die offenen Strecken der im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangten neuen Alpenbahnen*". (Mit Lichtbildern.)

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Club-Veranstaltungen im Monat November 1906.

6. **November.** Vortrag, Dr. Johann Palisa, k. k. Adjunkt der Sternwarte: „*Die Photographie in der Astronomie und ihre neuesten Errungenschaften*".

10. **November.** Vergnügungs-Abend unter Beteiligung von Damen.

13. **November.** Vortrag, Franz Schäffer, k. k. Ministerialrat i. P.: „*Über Zentralbahnhöfe in Wien*". (Mit anschließender Diskussion.)

20. **November.** Vortrag, Friedrich Bieber, Rechnungs-Offizial im k. k. Handelsministerium: „*Reisen in Abessynien*". (Die Expedition des Freiherrn von Mylius.) (Mit Lichtbildern.) Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

27. **November.** Vortrag, Dr. Wilhelm Exner, k. k. Sektions-Chef: „*Über die Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung*".

Die Wohlfahrtseinrichtungen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Von Dr. Friedrich Feldscharek.

(Schluß.)

Die Abteilung *B*, welcher auf Grund des Dienstvertrages alle Teilnehmer der Abteilung *A* beizutreten verpflichtet sind und an welche sie geringe wöchentliche Beiträge entrichten, gewährt Zusatzrenten zu den Invaliditäts- und Altersrenten; ihr Ausmaß stellt sich bei fünfjähriger Mitgliedschaft auf 10% des in fünf Lohnklassen abgestuften rechnungsmäßigen Lohneinkommens und steigt sukzessive bis auf 25% bei 35jähriger Mitgliedschaft. Die Zusatzrente wird auch gegeben, wenn ein Mitglied die Invalidenrente wegen Genusses einer höheren Unfallsrente, Pension u. dgl. nicht bezieht. Die Witwen erhalten ein Witwengeld im Ausmaße der Zusatzrente, welche ihr Gatte bezogen hat, bezw. hätte beziehen können; das Waisengeld für die Kinder entfließt bis zum vollendeten 15. Lebensjahre und beträgt per Kopf ein Viertel, im Falle des Erlöschens der Rente der Mutter die Hälfte des Witwengeldes, für alle Kinder zusammen höchstens das Vierfache dieses Betrages, so daß bei Vorhandensein von mehr als vier Kindern eine verhältnismäßige Reduktion einzutreten hat. Witwen, welche sich wieder verheiraten, werden mit dem dreifachen Jahresbetrage des Witwengeldes abgefertigt. Nach dem Tode der Rentner bezw. der Witwen, werden den Hinterbliebenen Sterbegelder im Betrage von 80 bezw. 50 Mark gezahlt. Aus dem Erträgnisse des Vermögens einer in die Arbeiterpensionskasse aufgegangenen Arbeiterversorgungskasse werden Invalidenbezugsergänzungen und Unterstützungen gewährt. Jene Mitglieder, welche aus anderen Gründen, als wegen Erwerbsunfähigkeit aus der Kasse scheiden, erhalten die von ihnen geleisteten Einzahlungen ganz oder teilweise zurück.

IV. Wohnungsfürsorge.

Die Bahnverwaltung ist, ursprünglich lediglich von dem Gesichtspunkte ausgehend, das Interesse des Betriebsdienstes zu wahren, genötigt gewesen, für eine entsprechende Anzahl von Wohnungen in der Nähe der Betriebsanlagen zu sorgen und diese Dienstwohnungen dem Personal anzuweisen; die fortschreitende ungünstige Entwicklung der Wohnungsverhältnisse, insbesondere die stete Steigerung der Mietzinse, veranlaßten aber die Verwaltung, auch im Interesse des übrigen Personals einzugreifen und sowohl selbst Maßnahmen zu treffen, als auch durch Unterstützung und Förderung der Selbsthilfe des Personals eine Besserung der Wohnungsverhältnisse anzubahnen. Auf Grund gesetzlicher Bewilligungen konnten seit 1900 über 5 Millionen Mark zur Beschaffung bahneigener Wohnungen ausgegeben werden, so daß mit Ende 1905 für das rund 46.000 Mann zählende ständige

Digitized by Google

Personal der bayerischen Staatsbahnen 9142 bahneigene Wohnungen zur Verfügung standen. Bei der Herstellung neuer bahneigener Wohnungen geht die Verwaltung von folgenden Grundsätzen aus. Erstens wird der Baugrund in einer Gegend erworben, in welcher der Grund noch zu mäßigen Preisen käuflich ist; zweitens wird die Anlage großer Mietkasernen vermieden, indem in größeren Orten dreigeschossige, in kleineren zweigeschossige Gebäude (mit zwei Wohnungen in jedem Geschosse) errichtet werden. Die Wohnungen sollen zumeist aus drei Wohnräumen und Küche bestehen und haben alle eigenen Vorplatz und Abort innerhalb der abgeschlossenen Wohnung. So weit es möglich ist, erhält jedes Haus einen Garten mit Gartenanteilen von mindestens 100 m^2 für jede Mietpartei.

Bei den Wohnhäusern für das untere Personal auf dem Lande ist der Hof so angelegt, daß ein späterer Bau von Stallungen für Kleinvieh möglich ist, doch hat sich in dieser Beziehung nur ein geringer Bedarf eingestellt. Die bahneigenen Wohnungen werden in Dienst- und Mietwohnungen eingeteilt; der Zins für die letzteren ist so gestellt, daß er 4% des Baukapitals erreicht, aber sich jedenfalls etwas unter dem ortsüblichen Mietszinse bewegt.

Für ledige Bedienstete stehen über 600 Einzelwohnzimmer in den bahneigenen Wohnhäusern zur Verfügung. In neuester Zeit wurde in München ein Ledigenheim geschaffen, bestehend aus zwölf Wohnzimmern, welche die erforderliche Einrichtung an Möbeln haben und an Gehilfen der Werkstätte für je Mk. 9 monatlich vermietet sind. Außer den Wohnzimmern haben die Mieter ein Waschzimmer, ein Kochzimmer, ein Aufenthaltszimmer zur gemeinsamen Benützung.

Um dem Personal das Wohnen in besserer und billigerer Gegend zu ermöglichen, wird den Bediensteten nach Dienstesznlässigkeit gestattet, außerhalb des Dienstsitzes zu wohnen, wobei ihnen auf der Eisenbahn freie Fahrt gewährt wird.

Das Bahnpersonal hat, um einerseits den Wohnungsmangel, andererseits der Wohnungsteuerung abzuhelfen, den Weg der Selbsthilfe eingeschlagen und mehrere — bis jetzt 14 — Baugenossenschaften an elf verschiedenen Orten gegründet.

Bei diesem Streben erfreut es sich der nachdrücklichen Unterstützung der Verwaltung, die auf Grund gesetzlicher Ermächtigung den nauhaften Betrag von rund 6 Millionen Mark den Genossenschaften als Baudarlehen zur Verfügung stellte. Diese Genossenschaften, welche 1441 Mitglieder mit Mk. 242.000 Einzahlung auf die Geschäftsanteile repräsentieren, haben bisher 166 Häuser mit 1281 Wohnungen und einer geringen Zahl von Geschäftsläden gebaut.

Die überwiegende Mehrzahl der Häuser (60%) hat 6, 7 oder 8 Wohnungen, die Durchschnittsnutzfläche der Wohnungen macht 60 m^2 aus. Von den Wohnungen bestehen 638 aus 2, 416 aus 3 Wohnräumen und Küche. Die Herstellungskosten für alle Häuser stellen sich auf Mk. 7,040.000 wovon 86% auf die Baukosten entfallen. Auf eine Wohnung kommen im Durchschnitte Mk. 4560 Herstellungskosten; da die Durchschnittsmiete pro Wohnung Mk. 231 jährlich beträgt, so stellt sich selbe auf 5·07% des investierten Kapitals.

Die Staatsverwaltung gewährt die Baudarlehen unter bestimmten Voraussetzungen, um die Gewähr zu haben, daß die Wohnungen in den Häusern der Baugenossenschaften in großen und ganzen jenen oben auseinandergesetzten Bedingungen entsprechen, welche für die Einrichtung der bahneigenen Wohnungen maßgebend sind. Die Genossenschaft hat eine 5%ige Verzinsung des Anlagekapitals nachzuweisen, das staatliche Baudarlehen, welches höchstens 80% des Kostenaufwandes betragen darf und mit 3% verzinst und 1% amortisiert wird, muß an erster Stelle versichert sein. Die staatlich belehnten Grundstücke sind unveräußerlich, widrigenfalls das sonst vierteljährlich kündbare Darlehen sofort fällig ist, in welchem Falle der Staatsverwaltung für das durch das billige Darlehen gebrachte Zinsopfer eine Entschädigung zu leisten ist. Mitglieder der Baugenossenschaften dürfen nur aktive oder gewesene Bedienstete der bayerischen Bahnen oder Post- und Telegraphenverwaltung bezw. deren Witwen sein. Die Staatsverwaltung übt zur Wahrung ihrer hervorragenden Interessen ein gewisses Aufsichtsrecht über die Geschäfts- und Finanzgebarung der Baugenossenschaften aus.

Abgesehen nun von der vorstehend geschilderten Fürsorge für die ständigen Wohnungen des Personals hat die Bahnverwaltung, nachdem durch viele Jahre nichts in dieser Richtung vorgesorgt wurde, seit geraumer Zeit es auch für nötig erachtet, Übernachtungsräume für die Bediensteten in jenen Stationen, in welchen Personalwechsel eintritt oder Züge aufgelöst werden, zu schaffen. An vielen Orten bestehen zur Zeit noch primitivere Einrichtungen, doch zeigt die Staatsbahnverwaltung ein tätiges Bestreben, darin Wandel zu schaffen und hat bisher an 28 Stationen 35 Gebäude mit ordentlichen Übernachtungsräumen geschaffen. Selbe enthalten keine großen Schlafsäle, sondern mit eigenen Zugängen versehene Zimmer mit meist nur zwei Betten, zeitgemäße Wasch- und Badeeinrichtungen, Trockenräume für naßgewordene Anzüge, Kochräume, Aufenthaltszimmer, in welchen belehrende und unterhaltende Schriften aufliegen, und sind zumeist mit Zentralheizung und elektrischer oder Gasbeleuchtung versehen. Die Benützung der Übernachtungsräume ist für die Bediensteten unentgeltlich.

Außerdem sind auf den Stationen nach Tunlichkeit Aufenthaltsräume eingerichtet, in welchen die ortsansässigen Bediensteten während der Dienstpausen verweilen und ihre Mahlzeiten einnehmen können; erforderlicheufalls sind diese Räume auch mit Ruhebetten ausgestattet. Dem auf der Strecke arbeitenden Personal wird Gelegenheit zum Unterstand bei schlechtem Wetter und Trocknen durchnäßter Kleider durch Aufstellung von Wellblechbuden und tragbarer wasserdichter Zelte geboten.

Digitized by Google

Grundflächen, welche der Bahnverwaltung gehören, aber vorerst nicht für Betriebszwecke benötigt werden, gelangen gegen mäßigen Zins an das untere Personal zur Verpachtung, um in ihm den Sinn für die gesundheitfördernde Beschäftigung mit Landwirtschaft und Gärtnerei zu wecken. Dem gleichen Zwecke dient das Bestreben der Bahnverwaltung, die bahneigenen Wohnungen mit Gärten zu versehen. Die Bahnverwaltung hat die Absicht, in dieser Richtung noch weiter zu gehen und in der Umgebung der Städte, in welchen das Bahnpersonal meist unter ungünstigen Verhältnissen lebt, größere Grundstücke zu erwerben, welche in kleineren Parzellen von 100—200 m^2 den Bediensteten zur Anlage von Gärten pachtweise überlassen werden sollen.

Die Bahnverwaltung will den Pächtern durch Vorschuß der Einrichtungskosten, Beistellung fachmännischen Beirates etc. an die Hand gehen. Hoffentlich gelangt dieses Projekt, durch welches schwächlichen und kränklichen Personen Gelegenheit zu kräftigender gesunder Arbeit, den Nervösen Zerstreuung und überhaupt den Bediensteten eine gesunde Erholungsstätte für die dienstfreie Zeit, ihren Familienmitgliedern ein angenehmer Aufenthaltsort geboten würde, zur Ausführung.

V. Anderweitige Wohlfahrtseinrichtungen.

Hieher gehören die aus Betriebsmitteln und speziellen Fonds erfließenden Unterstützungen an besonders bedürftige aktive oder quieszierte Bedienstete bezw. deren Witwen und Waisen, wofür im Jahre 1905 Mk. 329.000 verausgabt wurden. Außerdem wurden gegen Mk. 14.000 dazu verwendet, um 125 bedürftige Bedienstete auf Kosten der Bahnverwaltung in Kurorten und Heilstätten verpflegen zu lassen.

Arbeiter erhalten nach 25jähriger ununterbrochener Dienstzeit ein Jubiläumsgeschenk von Mk. 45, nach 40jähriger Dienstzeit ein solches von Mk. 100.

Eine besondere Rücksicht wird gegen das Personal bei Bestimmung des Ersatzes für angerichtete Schäden geübt, indem hiebei auf die Höhe des Verschuldens, das sonstige dienstliche Verhalten und die Vermögens- und sonstigen Verhältnisse der Bediensteten weitgehende Rücksicht genommen wird. Das Maximum der Ersatzforderung beträgt Mk. 500, die im Jahre 1904 vorgeschriebene Ersatzleistung machte demnach auch nur 5·2% des erwachsenen Schadens aus.

Der Bezug von Heizmaterialien wird dem Personal dadurch verbilligt, daß Abfallholz und unbrauchbar gewordene Schwellen in kleinen Mengen veräußert und Kohlen durch Vermittlung der Bahnverwaltung zu Verzugspreisen abgegeben werden.

Die Bahnverwaltung ist auch bestrebt, der regelmäßig im Winter eintretenden Vermehrung der Zahl der Arbeitslosen zu steuern, indem sie sogenannte Notstandsarbeiten ausführen läßt, doch hat sie dabei eigentlich schlimme Erfahrungen gemacht, denn die Kosten waren erheblich höher, als wenn die Arbeiten zu der für Bauten günstigeren Sommerszeit ausgeführt werden. Auch sind durch diese außergewöhnlichen Winterarbeiten die Krankenkassen erheblich belastet worden, weil die zu diesen Arbeiten herangezogenen Arbeitslosen oft mit der zugewiesenen Beschäftigung nicht vertraut waren, selbe ihre Kräfte zu sehr in Anspruch nahm und überdies die schlechte Witterung der Wintermonate ihren Gesundheitszustand ungünstig beeinflußte.

Die von der Bahnverwaltung im Jahre 1902 ins Leben gerufene amtliche Arbeitsvermittlung hat den Zweck, einen Ausgleich der überzähligen und mangelnden Arbeitskräfte zwischen den einzelnen Dienstzweigen und Dienststellen herbeizuführen und soll jenen Bahnarbeitern, welche ohne eigenes Verschulden außer Verwendung gekommen sind und wieder auf eine Bahnanstellung reflektieren, Posten verschaffen, wobei die zu dauernder Verwendung bestimmten Arbeiter in erster, die auf Zeit in Beschäftigung genommenen Arbeiter in zweiter Linie berücksichtigt werden. Die Vermittlung erfolgt seitens jeder Eisenbahnbetriebsdirektion. Diese Einrichtung hat bei dem Personal lebhaften Anklang gefunden und sich auch bewährt; in den drei Jahren 1902—1905 sind 8555 Arbeiter außer Verwendung gekommen, von diesen haben 6105 die Vermittlung der Eisenbahn in Anspruch genommen und 4909 (nämlich 80%) Wiederverwendung gefunden. Die Wiederangestellten erhalten Freifahrt an ihren neuen Dienstort.

Auch der allgemeinen Arbeitsvermittlung der Gemeinden wird eine Förderung dadurch zuteil, daß die durch diese Vermittlung Angestellten nur den halben Fahrpreis bei der Fahrt zu dem Orte ihrer zukünftigen Beschäftigung zu entrichten brauchen.

* * *

Wie man also sieht, umfassen die Wohlfahrtsbestrebungen ein weit ausgedehntes Gebiet und es darf die Anerkennung nicht versagt werden, daß die bayerische Verwaltung nicht nur modern denkt, sondern dies auch praktisch betätigt. Sie weiß, daß sie — wie es in der Einleitung der Denkschrift heißt — mit der Wohlfahrt des Personals ihre eigenen Interessen fördert, und setzt ihre Überzeugung in Taten um. Wenn auch bei uns auf dem Gebiete der Wohlfahrtseinrichtungen schon Ersprießliches geleistet wurde, können wir immerhin von unserem bayerischen Nachbarstaate noch manches lernen, da hierzulande sich leider noch keine so gewissenhafte Auffassung von den „Pflichten des Besitzes“ eingebürgert hat. Es ist da noch zu bedenken, daß die vorliegende Denkschrift die gesetzlichen Wohlfahrtseinrichtungen nur streift oder überhaupt nicht näher berührt und nur das eingehend behandelt, was darüber hinausgeht. Würden auch die gesetzlichen Normen, soweit sie das Gebiet der Wohlfahrt umfassen, dargestellt sein, so wäre das Gesamtbild noch imponierender und ein Vergleich mit den hierländischen Verhältnissen erdrückender.

Digitized by Google

Ein Gutes hat es jedenfalls, wenn unsere Nachbarn uns auf sozialpolitischem Gebiete weit voraus sind und immer weiter schreiten; bei den regen Wechselbeziehungen der Staaten muß und wird sicherlich auch der soziale Fortschritt im Nachbarreiche ein Ansporn für die Ausgestaltung der hierländischen Wohlfahrtseinrichtungen sein.

Die von der Berner Revisionskonferenz beschlossenen Änderungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.*)

Infolge verschiedener Umstände konnte die bereits im Jahre 1899 fällig gewesene 2. Revisionskonferenz erst am 4. Juli 1905 in Bern zusammentreten; es zeigte sich, daß die Frist von drei Jahren zur Abhaltung solcher Konferenzen viel zu kurz sei und man einigte sich daher auch, die betreffende Bestimmung dahin abzuändern, „daß der Zusammentritt der Vertreter der Vertragsstaaten nur noch mindestens alle fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der nächstvorausgegangenen Revisionskonferenz beschlossenen Änderungen stattfinden soll, denn das Übereinkommen habe sich so eingelebt und bewährt und seine Vorschriften hätten sich als so zutreffend erwiesen, daß sie auch in die innere Gesetzgebung der meisten Vertragsstaaten übergegangen seien. Jede Änderung am Übereinkommen berühre also auch die interne Rechtsordnung in diesen Staaten. Es erscheine daher weder nötig noch wünschenwert, zu oft Änderungen vorzunehmen und es sei aus diesen Gründen der dreijährigen die fünfjährige Frist vorzuziehen.

Diese Betrachtungen beherrschten die Verhandlungen der Konferenz überhaupt. Die von ihr beschlossenen Änderungen ergreifen in keiner Weise die Grundlagen des Übereinkommens, und mehr als ohne nähernde Entscheidung ist auf den Wunsch der Mehrheit zurückzuführen, nicht ohne Not an den bestehenden Bestimmungen zu rütteln.

Von den Anträgen, welche seinerzeit in der Pariser Revisionskonferenz mit Stimmenmehrheit abgelehnt worden waren, sind insbesondere zwei, wenn auch nicht gerade in dem damaligen Wortlaute, wieder vorgelegen.

Der erste dieser Anträge betrifft die Verantwortlichkeit der Eisenbahn im Falle der Wahl des Weges bei Abgang einer Wegeverschrift des Absenders. Österreich und Ungarn verlangten neuerdings, und vertraten ihr Begehren mit großem Nachdrucke, daß die Eisenbahn für die Folgen ihrer Wahl mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers oder — eventuell — nicht bloß für grobes Verschulden, sondern für Versehulden überhaupt zu haften habe. Die Vertreter dieses Antrages verwiesen auf die großen Interessentenkreise, welche beharrlich eine Verschärfung der Haftung der Eisenbahnen verlangen. Die Haftung nur für grobes Verschulden sei völlig unzureichend; die Bahnen selber anerkennen dies durch Tarifbestimmungen, welche Reklamationen der Transportgeber auch dann zulassen, wenn grobes Verschulden nicht in Frage komme. Es sei auch irrig, die Unterlassung der Vorschreibung des Weges dem Absender als Verschulden anzurechnen, denn dieser habe wohl das Recht, nicht aber die Pflicht der Wegebezeichnung. Von der anderen Seite wurde eingewendet, daß der Antrag Österreichs und Ungarns zu weit gehe, daß ein Bedürfnis der Verschärfung der Haftpflicht nicht in allen Staaten sich äußere und daß übrigens auch der Begriff der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers bestritten und derjenige des Verschuldens an sich nicht in allen Ländern der gleiche sei. In der vorberatenden Kommission wurde dem Antrage Österreichs und Ungarns gegenüber vorgeschlagen, in der lit. / des Art. 6 den zweiten Satz des Absatz 2, durch welchen die Verantwortlichkeit der Eisenbahn auf grobes Verschulden beschränkt ist, ganz zu streichen, mit der Wirkung, daß dann die Frage betreffend den Umfang der Haftpflicht für die Folgen der Routenwahl sich in jedem einzelnen Fall nach der Gesetzgebung des betreffenden Staates zu regeln habe. Dieser Vorschlag wurde in der Kommission unter Zustimmung der österreichischen und der ungarischen Delegierten, mit 6 gegen 5 Stimmen angenommen, in der Plenarversammlung aber nach einer außerordentlich einläßlichen Verhandlung mit umgekehrter Stimmenzahl (5 Stimmen für Annahme, 6 für Verwerfung) abgelehnt, womit auch der ursprüngliche Antrag, betreffend die Haftbarkeit für die Routenwahl abgelehnt war.

Auch zu Art. 10 war der in der Pariser Konferenz vorgelegene Antrag, dem Absender zu gestatten, die Erfüllung der Zollformalitäten auf dem Wege durch einen Vermerk im Frachtbriefe sich selbst oder seinem Bevollmächtigten vorzubehalten, von Österreich und Ungarn wieder aufgenommen worden. Diese Frage ist sowohl in der vorberatenden Kommission, als im Plenum der Konferenz ebenso einläßlich besprochen worden, wie diejenige, betreffend die Haftung der Eisenbahn für die Routenwahl. Der Einwendung, daß ein Bedürfnis zur Änderung nicht vorliege, wurde von den Vertretern Österreichs und Ungarns mit der Verweisung auf die immer wiederkehrenden zahlreichen Petitionen, Eingaben und Gutachten aus den Kreisen des dortigen Handelsstandes begegnet, mit welchem das dringende Begehren um Aufhebung des sogenannten Deklarierungsmonopols der Eisenbahn gestellt werde. Im übrigen bewegten sich die Gründe für und wider auf dem gleichen Boden wie bei der Pariser Konferenz. Es wurde namentlich eingewendet, daß durch die beantragte Abänderung des Art. 10 eine Verzögerung des Transports und eine vermehrte Haftpflicht der Eisenbahnen herbeigeführt werde. Diese Einwendungen drangen schon in der Kommission durch. „Die Mehrheit der Kommission war der Ansicht, daß der Antrag mit dem Grundsatze nicht im Einklang stehe, wonach demjenigen die Verantwortlichkeit zufällt, in dessen Verwahrung die betreffende Sache sich findet. Es habe sich übrigens nirgends das Bedürfnis nach einer solchen Änderung gezeigt, da sich der Verkehr regelmäßig klaglos abwickle. . . . Auch sei nicht zu verkennen, daß die Haftpflicht der Eisenbahnen durch Zulassung des Verkehrs fremder Personen auf dem Bahnkörper unter Umständen erhöht werde; jedenfalls aber würde durch die gebotenen Einladungen und Benachrichtigungen der betreffenden Personen eine Verzögerung in der Versendung eintreten." (Aus dem betr. Kommissionalberichte.) In diesem Sinne wurde auch im Plenum entschieden.

Ebenso wurde die zu Art. 10 (4) beantragte Ergänzung, daß dem Verfügungsberechtigten zu gestatten sei, der polizeilichen Prüfung entweder selbst oder durch einen Bevollmächtigten beizuwohnen, abgelehnt. Das gleiche Schicksal hatten die Anträge betreffend Übernahme der Zollzahlung und Zollquittung durch den Verfügungsberechtigten, sowie die eventuelle Verpflichtung der Eisenbahn zur Vornahme der für den Absender vorteilhaftesten Abfertigung.

Anderseits haben die Beschlüsse der Pariser Konferenz in folgendem Umfang eine Erweiterung erfahren:

1. Im § 2 der Ausführungsbestimmungen war ursprünglich für die Eilgutfrachtbriefe die Verwendung von dunkelrosa Papier vorgeschrieben. Die Pariser Konferenz schrieb weißes Papier, mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden roten Streifen vor. Diese Vorschrift ist dahin präzisiert worden, daß die roten Streifen

*) Mit Bewilligung des „Zentralamtes" in Bern mitgeteilt. Die Red.

Digitized by Google

auf den Eilgutfrachtbriefen mindestens 1 Zentimeter breit sein müssen.

2. In der Pariser Konferenz war dem Art. 7 des I. U. ein Absatz (5) beigefügt worden, worin (lit. *c*) bestimmt ist, „daß bei einer während des Transports infolge von Witterungseinflüssen eingetretenen Überlastung ein Frachtzuschlag nicht erhoben wird, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens die für die Versandstation geltenden Bestimmungen eingehalten hat". Da es ebenso gerechtfertigt erscheine, den Absender vom jeder Strafe zu befreien, wenn es sich um eine durch Witterungseinflüsse veranlaßte Gewichtsznunahme handle, welche eine Überlastung nicht herbeigeführt habe, ist beschlossen worden, dem Artikel 7 im Absatz (5) eine dieser Erwägung entsprechende neue litera *d* beizufügen.

3. Das Verfügungsrecht des Absenders (Artikel 15) wurde — übrigens in Übereinstimmung mit dem in der Pariser Konferenz festgestellten Muster für die nachträgliche Anweisung — ausdrücklich dahin erweitert, daß der Absender auch das Recht habe, die Rücksendung eines schon unterwegs befindlichen Gutes an die Versandstation zu verlangen; Absatz (1) des Art. 15 wurde dementsprechend neu formuliert.

Ferner sind folgende Änderungen und Ergänzungen beschlossen worden:

a) Zum internationalen Übereinkommen:

1. Betreffend Auflieferung und Verladung der Güter müssen der Natur der Sache nach die gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen der Versandbahn ebenso vorbehalten sein, wie hinsichtlich der Ablieferung gemäß Art. 19 das Landesrecht der Empfangsbahn gilt. In diesem Sinne ist Artikel 5 durch einen entsprechenden Absatz (5) wie folgt ergänzt worden:

Die Auflieferung und die Verladung der Güter richten sich nach den für die Versandbahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

2. Inhalt des Frachtbriefs (Art. 6).

a) Laut der gegenwärtig geltenden lit. *c* des Art. 6 muß der Frachtbrief enthalten: „Die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und Wohnort des Empfängers." Beschlossen wurde, dieser lit. *c* den Zusatz beizufügen: sowie die etwaige Angabe, daß das Gut bahnlagernd zu stellen ist. Das Bedürfnis des Handelsstandes nach bahnlagernder Versendung von Gütern war allseitig unbestritten und es wurde anerkannt, daß dasselbe die Ermöglichung der Vorschreibung „bahnlagernd" im Frachtbriefe erfordere.

b) Zu Art. 6, Abs. (1) lit. *h* wurde ein Zusatz angenommen, dahingehend, daß der Frachtbrief auch den aus dem Absatz (4) des Art. 10 sich ergebenden Vorbehalt enthalten soll. Im Eingang der lit. *l* wurde die Angabe auch der Stationen, wo eine etwa nötige polizeiliche Prüfung stattfinden soll, und in Ziffer 1 des ersten Absatzes derselben lit. *l* als weitere Bedingung, unter welcher die Eisenbahn zur Wahl einer andern als der vom Absender vorgeschriebenen Route berechtigt sein soll, die Einhaltung der von diesem für die polizeiliche Prüfung bezeichneten Station aufgenommen. — Soweit in den lit. *h* und *l* des Art. 6 von polizeilicher Prüfung und in Art. 10, Absatz (1) und (3), von polizeilichen Vorschriften die Rede ist, wurde protokollarisch anerkannt, daß unter jener Prüfung und diesen Vorschriften auch die sanitätspolizeiliche Prüfung und sanitätspolizeiliche Vorschriften zu verstehen seien.

3. Verjährung des Anspruchs auf Zahlung oder Rückzahlung von Frachtzuschlägen. Darüber ist folgender neue Absatz (6) zu Art. 7 angenommen worden.

Der Anspruch auf Zahlung oder Rückzahlung von Frachtzuschlägen (§ 3, Absätze (1) bis (5), und § 9, Absatz (2), der Ausführungsbestimmungen) verjährt in einem Jahre, sofern er nicht unter den Parteien durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt ist. Die Verjährung beginnt bei den Ansprüchen auf Zahlung von Frachtzuschlägen mit der Zahlung der Fracht, oder, falls eine Fracht nicht zu zahlen war, mit der Auflieferung der Güter; bei den Ansprüchen auf Rückzahlung von Frachtzuschlägen beginnt sie mit der Zahlung der Zuschläge. Auf die Verjährung finden die Bestimmungen des Artikels 45, Absätze (3) und (4) Anwendung. Die Bestimmung des Artikels 44, Absatz (1), findet keine Anwendung.

4. Zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter am Bestimmungsorte. Laut Absatz (5) des Art. 10 steht bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist. Die Frage, ob in Abgang einer solchen Vorschrift und wenn der Empfänger von dem ihm zustehenden Rechte keinen Gebrauch machen will, die Eisenbahn die Pflicht zur Erfüllung der zoll- und steueramtlichen Vorschriften auf sich habe, ist bisher wiederholt aufgeworfen und verschieden beantwortet worden. Die Mehrheit der antragstellenden Kommission fand, daß diese Frage zu bejahen und die Anschauung, daß eine solche Verpflichtung der Eisenbahn bei Schaffung des Internationalen Übereinkommens beabsichtigt war, kaum in Zweifel zu ziehen sei. Die Konferenz hat daher dem Absatz (5) des Art. 10 den Zusatz beigefügt, daß falls die zoll- und steueramtliche Behandlung am Bestimmungsorte weder durch den Empfänger noch gemäß anderweiter Feststellung im Frachtbriefe durch einen Dritten erfolgt, die Eisenbahn verpflichtet ist, sie zu besorgen.

5. Erhebung der Fracht und Berichtigung irrtümlicher Frachtberechnung. Um eine bereits in den meisten internationalen Verkehren übliche Praxis zu verallgemeinern, wurde der Abs. (1) des Art. 12 durch den Zusatz ergänzt: „Es ist gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Teil als Frankatur anzuzahlen."

Ferner wurde dem Absatz (4) des Art. 12 die Bestimmung eingefügt, daß bei der Entdeckung einer unrichtigen Anwendung des Tarifs oder von Rechnungsfehlern durch die Eisenbahn dem Berechtigten tunlichst bald Nachricht zu geben sei.

6. Nachnahmen (Art. 13). Im Absatz (1) ist, um eine bessere Übereinstimmung des deutschen Textes mit dem französischen Texte herbeizuführen, das Wort „Nachnahme" durch die Worte Nachnahme nach Eingang ersetzt und ferner der bisherige zweite Satz, wonach bei Gütern, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen berechtigt ist, die Belastung mit Nachnahme verweigert werden kann, gestrichen worden. Es soll damit in unzweifelhafter Weise zum Ausdruck gebracht werden, daß dem Absender im allgemeinen, somit auch bei den dem Frankaturzwang unterliegenden Gütern, gestattet ist, das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme zu belasten.

Ferner wurde dem Art. 13 der folgende neue Absatz (5) beigefügt:

„Barvorschüsse werden nur nach den für die Versandbahn geltenden Bestimmungen zugelassen."

Die Zulässigkeit von Barvorschüssen geht zwar demnach schon aus dem Wortlaute des Frachtbriefformulars hervor; es wurde aber für wünschenswert erachtet, dies auch im Übereinkommen selbst zu sagen.

7. Verfahren bei Transporthindernissen. Um für die Beantwortung der Frage, ob die Eisenbahn berechtigt sei, im Falle des Eintrittes eines der im Art. 18 erwähnten Trans-

Digitized by Google

porthindernisse die für die Zuführung des Gutes über eine Hilfsfronte erwachsenden Mehrgebühren zu erheben, eine sichere Rechtsbasis zu schaffen, ist, in Übereinstimmung mit der Ziffer 5 der vom internationalen Verband der Eisenbahnen festgestellten gemeinsamen Zusatzbestimmungen zum Art. 18, beschlossen worden, am Schlusse des Absatzes (3) des Art. 18 hinzuzufügen :

Falls das Gut auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zugeführt wird, ist die Eisenbahn berechtigt, die Zahlung der Mehrgebühren zu fordern.

8. Verfahren bei Ablieferungshindernissen. Zu Art. 2 t waren von Deutschland einerseits und von Österreich und Ungarn anderseits Anträge gestellt, welche eine bessere Wahrung der Rechte des Absenders und die Verpflichtung der Eisenbahn zur telegraphischen Benachrichtigung desselben bei Ablieferungshindernissen bezüglich der Sendung von Eilgütern, Tieren und solchen Gütern, die schnellem Verderben unterliegen, zum Gegenstand hatten.

Die vorberatende Kommission fand, daß die Verpflichtung, den Absender von Ablieferungshindernissen telegraphisch zu benachrichtigen, wenn derselbe ein bezügliches Begehren im Frachtbriefe gestellt habe, auch auf Frachtgutsendungen ausgedehnt werden sollte. Die Konferenz schloß sich dieser Ansicht an, und es ist, indem im übrigen die gestellten Anträge als berechtigt erkannt wurden, dem Absatz (1) des Art. 24 folgende abgeänderte Fassung gegeben worden:

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses sofort in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen, Wenn ein Antrag auf Benachrichtigung schon im Frachtbrief gestellt ist, so muß die Benachrichtigung an den Absender sofort auf telegraphischem Wege geschehen. Das Gut haftet für die Kosten der Benachrichtigung. Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so steht dem Absender das volle Verfügungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefduplikat nicht vorweisen kann. In keinem Falle darf das Gut ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders zurückgesandt werden.

9. Vergütungen im Falle von Versäumung der Lieferfrist bei Sendungen mit Interessedeklaration. Unter Verweisung darauf, daß wiederholt Fälle vorgekommen sind, wo auf Grund des gegenwärtigen Wortlautes des Art. 40 des I. U. bei Interessedeklaration eine geringere Entschädigung bezahlt wurde, als ohne Interessedeklaration zu zahlen gewesen wäre, war von Österreich und Ungarn der Antrag gestellt worden, daß, wenn der deklarierte Betrag niedriger ist als die ohne Interessedeklaration zu leistende Frachtvergütung, die letztere beansprucht werden kann. Dieser Antrag ist, mit einer unwesentlichen redaktionellen Verbesserung, ohne Widerspruch angenommen worden.

Bei Art. 58 wurde als Auffassung der Konferenz zu Protokoll genommen, daß die einmonatliche Frist des Art. 58, Absatz (2) so zu berechnen sei, daß der Eintritt der neuen Bahn in den Internationalen Transportdienst erfolge mit dem Ablaufe des Tages, der durch sein Datum dem Datum des Benachrichtigungsschreibens entspricht, oder wenn dieser Tag in dem betreffenden Monat fehlt, mit dem Ablaufe des letzten Tages des Monats. Ist beispielsweise das Datum des Benachrichtigungsschreibens der 25. Jänner, so tritt die neue Bahn ein mit dem Ablaufe des 25. Februar. Ist das Schreiben vom 30. oder 31. Jänner, so findet der Eintritt mit dem Ablaufe des letzten Tages des Februar statt.

Nur redaktionelle Änderungen, welche wir hier nicht weiter hervorheben zu sollen glauben, erfuhren auch die Art. 6, Abs. (1) lit. *l* Ziffer 3, 10, Absatz (3), 15, Absatz (2) und (5), 16, Absatz (2), 17 und 45, Absatz (1), zum Teil nur als Verbesserungen des deutschen oder des französischen Textes; ferner die Frachtbriefformulare und das Formular der nachträglichen Anweisung zu Art. 15.

b) Zu den Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen und deren Anlagen.

Für § 1, betreffend die von der Beförderung ausgeschlossenen oder zur Beförderung nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, wurde, weil der gegenwärtige Text nicht genügend klar sei und mit den aus den Ziffern 3 und 4 der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 hervorgegangenen Bestimmungen nicht in der wünschenswerten Übereinstimmung stehe, eine gänzlich umgearbeitete Fassung vorgeschlagen und angenommen.

In den § 1 ist bei diesem Anlaß auch die von der Pariser Konferenz festgestellte „Schlußbestimmung" zur Anlage 1 (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände) in der folgenden erweiterten Fassung übernommen worden:

Einzelne oder alle Vertragstaaten können für ihren wechselseitigen Verkehr vereinbaren, daß die nach dem gegenwärtigen Übereinkommen vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Gegenstände unter gewissen Bedingungen oder daß die in der Anlage 1 aufgeführten Gegenstände unter leichteren Bedingungen, zur Beförderung zugelassen werden. Solche Vereinbarungen können — erforderlichen Falles unter Vermittlung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport in Bern — auf schriftlichem Wege oder auf einer zu diesem Zweck einzuberufenden fachmännischen Konferenz getroffen werden. Auch die beteiligten Eisenbahnen können durch Tarifbestimmungen von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zulassen oder für bedingungsweise zugelassene Gegenstände leichtere Bedingungen zugestehen, wenn

a) die Beförderung der betreffenden Gegenstände oder die hierfür in Aussicht genommenen Bedingungen nach den inneren Reglementen zulässig sind, und

b) die Tarifbestimmungen von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden.

§ 2. Form des Frachtbriefes. Abgesehen von der früher schon berührten Vorschrift betreffend die roten Streifen auf den Eilgutfrachtbriefen wurde bestimmt, das bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, von diesem auch die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens in den Frachtbrief eingetragen werden sollen. Ferner wurde als neuer Absatz die folgende Bestimmung (gleichlautend mit Ziffer 3 der gemeinsamen Zusatzbestimmungen zu Art. 6) eingeschaltet:

Bei Sendungen nach Orten mit Bahnhöfen verschiedener Bahnverwaltungen oder nach Orten, deren Namensbezeichnung derjenigen anderer Orte gleich oder ähnlich lautet, ist auch die Bezeichnung der Empfangsbahn an der hiefür vorgesehenen Stelle der Frachtbriefspalte einzutragen.

Zur Behebung von Zweifeln, die da über entstanden sind, ob unter der zulässigen Belastung des Wagens im Sinne der jetzigen Fassung die obere Belastungsgrenze — im Falle des Abs. (5), lit. *a*, die um 5% erhöhte Ladegewichts- oder Tragfähigkeitsziffer, im Falle der lit. *b* die angeschriebene Tragfähigkeit — oder die untere Belastungsgrenze — im Falle des Abs. 5, lit. *a*, die nicht erhöhte Ladegewichts- oder Tragfähigkeitsziffer, im Falle der lit. *b* das angeschriebene Ladegewicht — zu verstehen ist, schien eine Klarstellung erwünscht. Dies wurde dadurch getroffen, daß dem ersten Satze des Absatzes (4) folgende Fassung gegeben wurde:

Im Falle der Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für dasjenige Gewicht, das die im Absatz (5) festgesetzten äußersten Belastungsgrenzen übersteigt.

Digitized by Google

§ 6, betreffend die Lieferfristen. Im Abs. 4, enthaltend Vorschriften über die Vermerkung von Ursache und Dauer von Lieferfristüberschreitungen, wurde eine redaktionelle Verbesserung angebracht.

Der Abs. (5) des § 6 der Ausführungsbestimmungen sagt, daß die Lieferfrist durch Zustellung, bezw. Avisierung des Gutes gewahrt sei, während bezüglich der Wahrung der Lieferfrist für diejenigen Güter, welche auffällig nicht zugestellt und nicht avisiert werden, der Abs. (5) nichts bestimmt. Um diese Lücke auszufüllen, wurde beschlossen, daß die Ziffer 2 der gemeinsamen Zusatzbestimmungen zu Art. 14 in der folgenden Fassung dem Abs. (6) des § 6 als Satz 2 angefügt werde:

Für Güter, welche nicht avisiert und bahnseits nicht zugestellt werden, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Annahme bereit gestellt ist.

§ 7. Um darüber, in welcher Form die im Art. 15 behandelten nachträglichen Verfügungen des Absenders auszustellen seien, keine Zweifel aufkommen zu lassen, wurde bestimmt, daß für die Ausstellung dieser Verfügungen die gleichen Vorschriften gelten sollen, welche im § 2, Abs. (2) und (3), der Ausführungsbestimmungen für die Ausstellung der Frachtbriefe vorgesehen sind.

§ 8. In die Nomenklatur der trockenen Güter, bezüglich welcher der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust 2% beträgt, wurden auf den Antrag Rußlands neu aufgenommen: Schweineborsten, Pferdehaare, Hölzer, Flachs und Hanf, Salz (!), Dünger, Erden und Steinkohlen.

§ 9. Es wurde darauf aufmerksam gemacht, daß die Berechnung des Betrages des Frachtzuschlages bei Deklaration des Interesses an der Lieferung auf Grund der dermaligen Fassung des § 9, Abs. (2) in den Tarifabteilen in den meisten Fällen einen etwas höheren Betrag ergibt, als derjenige ist, der nach den fraglichen Bestimmungen als „Höchstbetrag angenommen werden müßte. Dieser Widerspruch fällt dahin, wenn der im Abs. 2 für unteilbare Einheiten von je Frcs. 10 und 10 *km* bestimmte Zuschlag von 0·25 Cts. nur als Rechnungsbasis und nicht als nutzbarschreitbarer Maximalbetrag bezeichnet wird. In diesem Sinne wurde Abs. (2) des § 9 abgeändert.

Die Prüfung der zu den Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände eingegangenen Abänderungsanträge nahm einen großen Teil der von der Konferenz verwendeten Zeit in Anspruch. Auf Grund der von der vorberatenden Kommission vorgelegten Berichte wurden die meisten dieser Anträge von der Konferenz zustimmend erledigt. Die Änderungen selbst bezwecken, die Bestimmungen der Anlage 1 den von der Entwicklung von Industrie und Verkehr bedingten Umständen anzupassen und die durch die Erfahrung als zulässig erwiesenen oder bisher nur für beschränkte Gebiete verabredeten Erleichterungen für das gesamte Geltungsgebiet des Internationalen Übereinkommens durchzuführen. Dafür diente insbesondere das deutsch-schweizerische Übereinkommen vom 12. Dezember 1901 als Grundlage. Aus Raummangel müssen wir von der Wiedergabe dieser Änderungen absehen.

Nicht in Behandlung gezogen wurde der Antrag Rußlands, dem Art. 57 des Internationalen Übereinkommens einen neuen Absatz anzufügen, durch welchem dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport als weitere Aufgabe die Bearbeitung und Herausgabe der internationalen Eisenbahnstatistik zugewiesen würde, sowie der vom schweizerischen Bundesrate vorgelegte Entwurf eines Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahntransport von Personen und Reisegepäck.

Der Behandlung des ersteren Antrages stand entgegen, daß dafür keine Vorarbeiten vorhanden waren und man sich über die Tragweite und die Schwierigkeiten der Ausführung keine Rechenschaft geben konnte, auch der Zeitpunkt der Anmeldungen den Regierungen der Vertragsstaaten kaum mehr ermöglichte, zu dem Antrage überhaupt Stellung zu nehmen.

Auf den Entwurf eines Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr konnte nicht eingegangen werden, weil gefunden wurde, daß der konferenziellen Behandlung desselben als einer vom Eisenbahn-Frachtenverkehr unabhängigen Vereinbarung ein Meinungsaustausch unter den Regierungen der Vertragsstaaten vorausgehen müsse.

CHRONIK.

Gründung des Eisenbahn-Alkoholgegner Verbandes. Am 7. Oktober d. J. fand in Anwesenheit von über 60 Teilnehmern im großen Saale des Verbandsheims der Genossenschafts-Krankenkassen in Wien die Gründung des Eisenbahn-Alkoholgegner-Verbandes (E.-A.-V.) statt. — Zum Vorsitzenden der Versammlung wird der Lokomotivführer der Ö. N.-W.-B. Herr Franz Melzer, zum Schriftführer der Adjunkt der Ö. N.-W.-B. Herr Emil Spira bestimmt. Der Proponent, Bahnarzt der Ö. N.-W.-B. Herr Dr. Aladár Békéß begründet die verspätete Eröffnung mit dem schwachen Besuch. Er betont: Wäre der Saal voll gewesen, so wären Zweifel in ihm aufgestiegen, ob die Gründung des Verbandes überhaupt notwendig sei, denn wo das Interesse so groß, das Verständnis für die Alkoholfrage so allgemein, erscheint eine Aufklärung überflüssig. Aber gerade der schwache Besuch beweist, wie dringend notwendig es sei, den Verband ins Leben zu rufen, will er doch das Personal aufklären über die schädlichen Wirkungen des Alkohols, über dessen Entbehrlichkeit und über die Gefahr, die der Genuß für unseren so verantwortlichen Eisenbahndienst in sich birgt. Er hofft, daß es durch unermüdliche Arbeit doch gelingen werde, bei einer ausgeschriebenen Versammlung einen vollen Saal zu erzielen. Dr. Békéß begrüßt sodann die Anwesenden mit herzlichen Worten und hielt seinen angekündigten populär gehaltenen, aufklärenden Vortrag „Alkohol und Eisenbahner“, in welchem er die Gefahren des Alkohols für die Gesundheit und die wirtschaftliche Existenz der Eisenbahner, wie auch für die Verkehrssicherheit beleuchtet. Nach dem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag findet die Wahl des Vorstandes statt, in welchem entsendet werden: Als Vorsitzender Herr Dr. Aladár Békéß, Augen- und Bahnarzt der Ö. N.-W.-B., Wien; als Vorsitzender-Stellvertreter Herr Dr. Theobald Pollak, k. k. Sektionsrat im k. k. Eisenbahnministerium; als Schriftführer Herr Emil Spira, Adjunkt der Ö. N.-W.-B., Wien; als Schriftführer-Stellvertreter Herr Karl Opicz, Adjunkt der Südbahn, Klagenfurt; als Kassier Herr Josef Kubeš, Stationsvorstand der Ö. N.-W.-B., Swětla (Böhmen); als Kassier-Stellvertreter Herr Dr. Stanislaus Tschada, Bahnarzt, Eberfurt. Zum Verbandsorgan wurde „Der Alkoholgegner“ bestimmt. Anfragen und Beitrittserklärungen nimmt der Schriftführer entgegen.

Eisenbahn Christiania—Bergen. Eine der tunnelreichsten Eisenbahnen der Welt wird, wie die „Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung“ schreibt, nach ihrer Vollendung die Bergener Bahn sein, die gegenwärtig in der Richtung nach Christiania im Bau begriffen und so weit vorgeschritten ist, daß ihr größter Teil im Jahre 1907 eröffnet werden kann. Abgesehen davon, daß sie endlich zwischen den beiden größten Städten Norwegens eine schnelle Verbindung schafft — bisher besteht zwischen ihnen nur Seeverkehr — wird sie auf Touristen eine besondere Anziehungskraft ausüben, da der Weg durch Gebirgsgegenden führt und auf weite Strecken das

Digitized by Google

Hochgebirge berührt. Dies macht es erklärlich, daß die südliche Norwegen durchquerende Bergener Bahn ungemein reich an Tunnels ist. Deren Zahl beträgt nicht weniger als 177. Die seit 1883 im Betrieb befindliche Strecke Bergen—Voss, 108 *km*, hat 51 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 9566 *m*. Auf der 1895 begonnenen 75 *km* langen Strecke von Voss bis Taugewand, mitten im Hochgebirge, gibt es 74 Tunnels von zusammen 18.019 *m* Länge. Hievon entfallen 5310 *m* auf den Gravehals-Tunnel, in dem der Durchbruch im Juni 1902 vollendet war. Von Taugewand geht die Bahn in östlicher Richtung weiter bis Roa, wo sie auf die in neuester Zeit gebaute, in süd-nördlicher Richtung gehende Christiania—Gjövikbahn stößt. Diese Strecke, Taugewand—Roa ist 256 *km* lang und enthält 52 Tunnels von zusammen 8649 *m* Länge. Ihren höchsten Punkt erreicht die Bahn in der Nähe von Taugewand mit 1296 *m*. Es gibt zwar in Europa vier Alpenbahnen, die bis zu größeren Höhen gehen, so die Albulabahn in den Rhätischen Alpen in Graubünden, die 1823 *m* Höhe erreicht, aber keine dieser Bahnen führt so durch Schnee und Gletscher wie die Bergener Bahn bei dem See Taugewand, dessen Eis in manchen Jahren gar nicht auftbricht und wo die Landschaft mitten im Hochsommer ihr winterliches Kleid zeigt.

Betriebsergebnisse der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang im Jahre 1905. Die Bahnbetriebseinnahmen betrugen im Berichtsjahre K 1,934.124·38 gegen K 1,964 391·14 im Jahre 1904), die verschiedenen Einnahmen K 27.214·13 (K 27.472·51), die Gesamteinnahmen belaufen sich daher auf K 1,961.338·51 (— K 30.525·14). Die Bahnbetriebsausgaben betrugen K 1,226·482·37 (K 1,157.858·04), die Zinsen K 27.048·42 (K 36.107·92), die sechste Abschreibungsquote für die Anlagekosten des Schleppgeleises in Guntramsdorf—Kaiseran K 1000, die Verzinsung und Amortisation des Prioritätsanlehens K 353.520 (K 353.711). Die gesamten Auslagen betrugen daher K 1,608.050·79 (+ K 59.340·83). Der Betriebsüberschuß des Jahres 1905 beträgt K 353.287·72 und zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1904 per K 107.578·90 K 460.866·62 (— K 5590·34).

Die Zahl der beförderten Zivilpersonen betrug im Jahre 1905 627.863 (895.528), die Einnahmen K 695.717·51 (K 684.659·07), der Militärpersonen 15.662 (17.753), die Einnahmen K 7973·98 (K 8924·98), das Reisegepäck 1097·7 *t* (1004·1 *t*), die Einnahmen hiefür K 21.373·14 (K 20.117·29), Eilgüter 8577·1 *t* (7249·2 *t*), Einnahme K 72.312·73 (K 69.561·32), Frachtgüter, Regiegüter und sonstige Transporte 515.699 *t* (515.663·2 *t*), Einnahme K 1,136.747·02 (K 1,181.128·48).

Die Bahnbetriebsanlagen betrugen detailliert: Die Allgemeine Verwaltung K 55.421·68 (K 59.514·33), Bahnaufsicht und Bahnerhaltung K 245.396·85 (K 222.674·28), Verkehrs- und kommerzieller Dienst K 478.901·40 (K 472.364·62), Zugförderungs- und Werkstättendienst Kronen 244.424·01 (K 247.976·33), Auslagen für Mitbenützung fremder Bahnen K 56.133·43 (K 59.045·97), die allgemeinen Unkosten K 146.205 (K 96.382·50).

Der Betriebskoeffizient beträgt im Jahre 1905 62·53% gegen 58·13% im Vorjahre.

Der Fahrpark bestand Ende 1905 aus 20 Lokomotiven, 12 Tendern, 80 Personenwagen und 325 Gepäcks- und Lastwagen. Außerdem sind 12 Bahnwagen mit Handbremse, 2 Draisinen, 1 zweiachsiger Schneepflug und 13 Lokomotiv-Schneepflüge in Verwendung.

Im Jahre 1905 betrug die Baulänge der Bahn 89·8 *km*, die Betriebslänge 89·023 *km* und die Länge der Schleppgeleise 12·49 *km*.

Brieflicher Stenographie-Unterricht. Die Leitung des österreichischen Stenotachygraphen-Bundes erlaubt sich die Leser dieses geschätzten Blattes auf ihr Stenographie-System (Engschnellschrift) aufmerksam zu machen, welches sich neben der Kürze und leichten Erlernbarkeit (10—12 Unterrichtsstunden) auch dadurch auszeichnet, daß es die Rechtschreibung vollständig berücksichtigt. Brieflichen Unterricht erteilt gegen Erlag von 2 Kronen (in Marken) das Unterrichts-Bureau für Stenotachygraphie, Leiter: Bürgerschuldirektor J. Nefte, Wien, V. Embelgasse Nr. 48. Prospekt gratis.

LITERATUR.

Stielers Handatlas. 9. Aufl. Stielers Handatlas bietet in seiner neuen Ausgabe ein so vortreffliches Kartenmaterial, daß er nunmehr nicht nur unter den deutschen, sondern auch unter den kartographischen Werken der ganzen Welt an erster Stelle stehen dürfte. Alle Fortschritte der Technik sind benützt worden, um das Werk auf diese Höhe zu heben. Ein besonderer Vorzug ist die unbedingte Zuverlässigkeit, die durch gewissenhafte Arbeit erreicht ist. Daß die durch die jüngsten kriegerischen Ereignisse eingetretenen Veränderungen vermerkt sind, versteht sich von selbst. Für den praktischen Gebrauch noch wertvoller wird der „Stieler" durch das 240.000 Stichworte enthaltende Namenverzeichnis, welches alle im Handatlas vorkommenden Orts-, Fluß- und Bergnamen in alphabetischer Anordnung enthält. Genaue Angaben über den Handatlas macht der von der Versandbuchhandlung Schallehn & Wollbrück in Wien, XIV/2 Schwendergasse 59 unserer Nummer 27 vom 8. Oktober l. J. beigelegte Prospekt, wobei nur noch auf die günstige Anschaffungsweise durch bequeme Teilzahlungen hingewiesen sei.

Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Inhalt der in der ersten Oktoberhälfte l. J. erschienenen Nummern: Nr. 76: Die Novelle vom 29. Juni 1906 zum Bundesverkehrsgesetz der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von Dr. A. v. d. Leyen (ein vorzüglich orientierender Artikel) und zwei kleinere Artikel: Unfallstatistik in den Vereinigten Staaten von Amerika; die Neuorganisation der russischen Staatsbahnverwaltung.

Nr. 77: Der Entwurf einer neuen deutschen Verkehrsordnung (eine kritische Würdigung, hauptsächlich vom Standpunkte der Eisenbahnen aus) und zwei kleinere Artikel: Bau- und Betriebskosten von abgeförmigen Gütergleisanlagen; die Eisenbahnsignale bei Nacht.

Nr. 78: Die internationale Ausstellung von Mailand 1906. Von Wolff-Erfurt; Nochmals der Empire State Express.

Nr. 79: Nochmals die Schwebebahn in Berlin. Von W. Berdrow, und zwei kleinere Artikel: Der Pensylvania-Bahntunnel und der Hudson; die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf der Jubiläumsausstellung in München.

Nr. 80: Einige Bemerkungen über die Bahnanlagen in Nordamerika. Von E. Giese; die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Alle Nummern enthalten ferner zahlreiche Nachrichten aus Deutschland, Österreich-Ungarn und einer Reihe von anderen Ländern.

CLUB-NACHRICHTEN.

Samstag, den 10. November, 8 Uhr abends findet **unter Beteiligung von Damen der erste Vergnügungs-Abend** der diesjährigen Saison statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hibscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Eröffnung der Lokalbahn Tarnów—Szczucin.

Die Lokalbahn Tarnów—Szczucin mit den Stationen beziehungsweise den Personenhalte- und Ladestellen: Tarnów (bestehende Anschlußstation der k. k. St.-B.), Klikowa (Personenhaltestelle), Lukowa (Personenhalte- und Ladestelle), Zabno (Station), Dahrowa (Station), Olesowo (Station), Dąbrówki brešskie (Personenhaltestelle), Mędrzechów (Station), Dalastowice (Personenhalte- und Ladestelle) Szczucin (Endstation der Lokalbahn), wurde am 15. Oktober 1906 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hiebei gelangen die Stationen Zabno, Dahrowa, Olesno, Mędrzechów und Szczucin für den Gesamtverkehr, die Personenhaltestellen Klikowa und Dahrówki brešskie für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr und die Personenhalte- und Ladestellen Lukowa und Dalassowice für den Personen-, beschränkten Gepäckverkehr und Güterverkehr in vollen Wagenladungen zur Eröffnung.

Eröffnung der Lokalbahn Dandiek—Wamberg—Rokitnitz.

Die oberwähnte Lokalbahn mit den Stationen: Dandiek, Wamberg, Slatina-Jawornitz, Rokitnitz und Haltestellen: Feklo, Deutsch-Rybna, Fětschin wurde am 15. Oktober 1906 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Beiliegen die Stationen: Dandiek (Anschluß an die k. k. priv. österr. Nordwestbahn), Wamberg, Slatina-Jaworsita und Rokitnitz für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter), die Haltestellen: Feklo, Dentsch-Rybna, Fětschin für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr zur Eröffnung. Die Fahrkarten an die in den Haltestellen einsteigenden Personen werden durch das Zugsbegleitungspersonale im Zuge ausgegeben. Die Gepäckabfertigung von allen Haltestellen, sowie von der Station Slatina-Jaworsitz erfolgt im Nachschlußgswege. Der Fahrplan, der auf dieser Lokalbahn verkehrenden personenführenden Züge ist im besonderen Fahrplanplakate, gültig vom Tage der obigen Betriebseröffnung, ersichtlich.

Gültig ab 1. Oktober 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg - Paris - Genf.

Wien (Westbf.)—Innsbruck—Buchs—Zürich—Basel—Paris.

Wien—Linz—Salzburg—Innsbruck—Buchs—Zürich—Genf—Mailand.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—Prag.

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

Wien—Eger—Cassel—(Köln) Aachen.

Fahrkarten: Wien—Paris 2., und 1. Klasse.

Schlafwagen: Wien—Paris 2. und 1. Klasse.

Speisewagen: Wien—Innsbruck und Basel—Paris.

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten, Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 643

Übernehmen
Kaminbauten
zur sofortigen Ausführung unter Garantie der gesetzlichen Stabilität, nach der Ministerialverordnung vom 24. März 1902, Z. 88.990.
Reparaturen schadhafter, Rekonstruktionen und Nachmessung schwachgebauter Kamine.
Radialsteine stets vorrätig. **Dachfalzziegel** Hohl- u. Formziegel, ebenso imprägnierte, namentlich für gerade Gewölbe, Drainrohre etc.
Winterbetrieb, Eisenbahngeleise in die Fabrik.
Telephon-Zentrale Roztok.
Ant. Dvořák & K. Fischer
Tonwarenfabrik und Kaminbau-Unternehmung
Letky pr. Libschitz a. M. (Böhmen).

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleissperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bötting.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484.

Werkzeugfabrik **BLAU & Co.**
Wien, XX. Dresdnerstraße 68.
Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Pfärer, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc. Preisliftverzeichnisse, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 854

Felix Blažíček WIEN V. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Decouperzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: Feuersichere Holzschränke. 661
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Leobersdorfer Maschinenfabrik
vormals **GANZ & Co.**
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Spezialmaterial nach unerfindlichem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 809

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 826
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen.
Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6% %; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche kurze Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist allerdings ein mäßiges Schadenbedeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden die einmaligen Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 847

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford University Library DEC 8 19..

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 555. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 866.945. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

No. 31. Wien, den 5. November 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **130.000** Stück

In allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 548

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER
CENTRAL-BUREAU: WIEN, VI/1 KÖSTLERGASSE No 7.

Ausführung aller bau- u. maschinentechnischer Isolierungen gegen Wärme- und Kälteverluste.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Riegelwandverkleidung von Signalhütten, Wächterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Bauobjekte jeder Art.
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen, Trockenlegung feuchter Mauern, Herstellung von Zwischenwänden etc., Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.

FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN:
PAT. EMULGIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

604 **Ich bitte verlangen Sie franko**
Prospekte und Muster von den besten steirischen

Herren- und Damenloden
für Jagd, Forst und Touristik, sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Überzieher, Ulster, von der billigsten bis zur hochfeinsten Qualität von der als reell bekannten ersten u. größten Loden-Exportfirma
VINCENZ OBLACK, k. u. k. Hoftuchlieferant, **GRAZ,** Murgasse Nr. 9/22.

Möbel Eisenbahner 5 Prozent Skonto!
Unter Garantie aus erster Hand.
Direkt vom Kunst-Tischlermeister erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.
Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000.
Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock-, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.
In allen Hölzern, englisch, matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.
Divans, Ottomans, Vorzimmer- und Küchenmöbel.
Versand reell. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.
HERMANN KLAMPER's Nachf. RUDOLF HAAS Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Versandhaus, Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 Preiskurante gratis und franko.

Schnelldreh-Revolverstahl No 5/0 Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Wien X/3.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die
Erste österr. mech. Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175. 533
Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

669

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Es sind bereits erschienen Lose der

Dritten

Eisenbahner-Lotterie!

Das Los kostet **1 Krone.**

Wiederverkäufer Rabatt.

Trefferwert 125.000 Kronen

Den Haupttreffer per K **50.000** machte bei der Ersten Eisenbahner-Lotterie Herr **Josef Strobl,** Schiffer in Mondsee; bei der Zweiten Eisenbahner-Lotterie Herr **Heinrich Guth,** Hausbesitzer in Prag.

Ziehung unwiderruflich am 15. November 1906.

Losbestellungen effektuiert die Lotterie-Leitung:

Wien, VI. Gumpendorferstraße Nr. 21.

605

Zweigfabrik der Rheinischen Linoleumwerke A.-G. Bedburg bei Köln am Rhein.

Bureaux: Wien, I. Bauernmarkt 12 Telephon 12877.

I. Österr. Lincrusta-Fabrik

Bedburger Lincrusta-Werke 541

Telephon 8562. Telegrammadresse: Linerusta, Wien.

WIEN
IV., Louisengasse 31.

Postspark.-Konto 818.034 Clearingverkehr.

Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Aktien-Gesellschaft in Simmering
vormals H. D. Schmid

Wien-Simmering.	Brünn-Königsfeld.
Krane, Systeme Stuckenholz.	**Dampfmaschinen** mit Präzisionssteuerung für Werkstättenbetrieb u. für elektr. Anlagen.
Personen- und Lastenaufzüge.	
Drehscheiben u. Schiebbühnen.	**Dampfkessel, Dampfüberhitzer, Reservoire.**
Hydraulische Lokomotiv- und Waggonhebeböcke, ferner mit Hand oder elektr. Antrieb.	**Direkt wirkende Duplexpumpen, Expreßpumpen „Schleifmühle".**
Räderpressen, Räderversenkvorrichtungen.	**Holzbearbeitungsmaschinen.** 495
Wasserstationen.	**Wasserreiniger etc.**

Ruberoid

seit 12 Jahren bewährtes

leichtestes Bedachungsmaterial.

Erfordert keine Erhaltungsanstriche. Reißt nicht, tropft nicht, in jeder Dachneigung, auch vertikal, anwendbar. Unübertroffenes Mittel zum

Isolieren von Fundamenten

Gewölben, Tunnels, Brücken etc. Absolut luft- und feuchtigkeitsdicht, unempfindlich gegen Säuren und Alkalien. kein Benzingeruch der Imprägnierungsmasse. 565

Prospekte, Muster, Gutachten gratis.

Carbolineumfabrik R. Avenarius, Wien, III 1.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale** und **Bahnwächter-Läutewerke** für **Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien** und **Leitungsmateriale, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 518

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 31. Wien, den 5. November 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Einladung. Das schweizerische Rechnungsgesetz und die Schaffung eines Rechnungsgesetzes in Österreich nach seinem Vorbilde. Von Dr. Emil Weinberg. — Elektrische Bahnen: Straßenbahnen und elektrische Bahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Geplante elektrische Vollbahnen in Oberitalien. — Chronik: Alkohol und Eisenbahndienst. Die Kosten des Anhaltens von Eisenbahnzügen. Neue Befähigungsvorschriften des Bundesrates für Eisenbahn-, Betriebs- und Polizeibeamte in Deutschland. Russische Eisenbahnwagen. Ein wichtiges Glied in Frankreichs strategischem Eisenbahnsystem. Betriebsergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1905. — Literatur: Studien über die Verwaltung des Eisenbahnwesens mitteleuropäischer Staaten. Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutsch en Reiche. Meyers Großes Konversations-Lexikon. G. Freytags Ausflugskarte Nr. 28. Stielers Handatlas. 9. Aufl. — Club-Nachrichten: Saisonkarten. Ankündigung des 1. Vergnügungsabends.

Clubversammlung: Dienstag, den 6. November 1906, 1/27 Uhr abends. Vortrag des Herrn k. k. Regierungsrates Dr. Johann Palisa, k. k. Adjunkt der Sternwarte, über: *„Die Photographie in der Astronomie und ihre neuesten Errungenschaften".*

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Einladung.

Das Vergnügungskomitee hat in einer Reihe von Sitzungen das vorläufige Programm für die Veranstaltungen der kommenden Saison festgestellt, und den P. T. Mitgliedern bereits mitgeteilt. Freundliche Zusagen erster Kunstkräfte ermöglichen es dem Komitee, den P. T. Klubmitgliedern auch für die kommende Saison genußreiche Abende versprechen zu können. Außer den in dem Programme angeführten sind übrigens noch weitere Vergnügungsabende in Aussicht genommen.

Die Vorträge werden heuer um 8 Uhr abends beginnen. Hiedurch soll die Beendigung der Vorträge zu einer Zeit ermöglicht werden, welche zum Einnehmen eines (gemeinschaftlichen) Abendessens nicht als zu spät erscheint. Zu diesem Zwecke werden unmittelbar nach Schluß der Vorträge Tische in den Vortragssaal eingeschoben werden, und auf Wunsch der P. T. Gäste auch Menu zur Verabreichung gelangen. In den an den Vortragssaal angrenzenden Räumen werden so wie in früheren Jahren, auch schon vor Beginn der Vorträge, ebenfalls Speisen und Getränke erhältlich sein. Es wurde mit dem, die Bewirtung besorgenden Restaurateur vereinbart, daß nur gute Speisen und Getränke geboten werden, und daß die Preise nicht höher gestellt sein dürfen, als in seinem allgemein zugänglichen Restaurationslokale.

Während und nach Schluß dieser gemeinsamen Abendessen soll außer der, durch die Vereinigung der Gesellschaft sich selbst ergebenden, auch weitere Unterhaltung durch improvisierte Vorträge etc. angeregt werden. Die Mitglieder des Vergnügungskomitees werden aus eigener Initiative oder über ausgesprochenen Wunsch die einzelnen Mitglieder und Gäste miteinander bekanntmachen.

Für die mit Tanz verbundenen Abende ist beabsichtigt, Damen über Wunsch eine Anzahl Herrenkarten zur Verfügung zu stellen, um ihnen Gelegenheit zu bieten, ihre Bekanntenkreise an unseren Vergnügungen teilnehmen zu lassen.

Das Vergnügungskomitee stellt an die geehrten Clubmitglieder die höfliche Bitte, die Veranstaltungen zahlreich zu besuchen, und den weiteren Zweck derselben, die Pflege geselligen Verkehres auch dadurch zu fördern, daß sie mit ihren Familien auch nach Schluß der Vorträge in den Clublokalitäten verweilen. Für Anmeldungen zu den gemeinsamen Abendessen liegt von Fall zu Fall im Vorsaal ein Bogen auf. Der Preis ist für je eine Person mit K 1·60 bis K 2 festgesetzt.

Wir hoffen, daß den P. T. Clubmitgliedern eine an Kunstgenüssen und Unterhaltung reiche Saison bevorsteht und bitten um freundliche Unterstützung unserer Bestrebungen.

Das Vergnügungskomitee.

Digitized by Google

Das schweizerische Rechnungsgesetz und die Schaffung eines Rechnungsgesetzes in Österreich nach seinem Vorbilde.

Von Dr. **Emil Weinberg.**

Der Gedanke der Verstaatlichung der Privatbahnen in Österreich hat in den letzten Jahren, von einer Reihe von Umständen begünstigt, festen Boden gefaßt. Starke politische Parteien haben ihn zu einem Grundsatze ihres Parteiprogrammes gemacht. Das erste Resultat desselben ist die Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Diese soll jedoch bloß der Beginn einer großen Verstaatlichungsaktion sein. Aber im selben Maße als das Streben nach Durchführung der Verstaatlichung wuchs, verbreitete sich auch die Erkenntnis der zahllosen Schwierigkeiten, welche die Verstaatlichung jeder größeren Bahn mit sich bringt. Denn es gibt auf dem ganzen Gebiete des Rechtslebens kaum ein rechtliches Ereignis, welches die Regelung einer größeren Anzahl rechtlicher Beziehungen (privater und öffentlichrechtlicher), die Einigung entgegengesetzter, weitverzweigter Interessen, die Bewertung von schwer zu schätzenden Vermögensgegenständen mit sich bringt, als die Verstaatlichung einer Eisenbahn.

Nichts ist daher natürlicher, als daß man bei einer bevorstehenden größeren Verstaatlichungsaktion nach einem bereits erprobten Mittel sucht, um all der Schwierigkeiten Herr zu werden. Und es scheint bereits seit längerer Zeit zu bestehen und sich bewährt zu haben! Wir brauchen nur unseren Blick auf ein kleines, uns benachbartes Land, welches in vielen Beziehungen musterhaft verwaltet wird, zu werfen: auf die Schweiz. Dort gelang bekanntlich die Verstaatlichung im großen Stile, nachdem einmal ein Rechnungsgesetz für die Eisenbahnen geschaffen wurde.

„Versuchen auch wir, die Verstaatlichung mit einem Rechnungsgesetz nach dem Vorbilde der Schweiz einzuleiten!“ ist ein Ruf, der in den letzten Tagen öfters gehört wurde.

Um diesen Vorschlag auf seine Richtigkeit zu prüfen, müssen wir der Tendenz, der Bedeutung und Wirkung des schweizerischen Rechnungsgesetzes nachgehen. Zum vollen Verständnis ist es jedoch notwendig, weiter auszuholen und mit dem schweizerischen Konzessionsrecht zu beginnen.

Diesbezüglich besteht ein tiefgreifender Unterschied zwischen österreichischem und schweizerischem Recht. In Österreich besteht Heimfall. Nach einer bestimmten Reihe von Jahren erlischt die Konzession, das unbewegliche Eigentum des Konzessionsberechtigten, in gewissen Fällen auch das bewegliche oder ein Teil desselben, gehen unentgeltlich an den Staat über. Die Schweiz kennt diese Art des Heimfalles nicht, sondern nur Heimfall im engeren Sinne. Die Konzession wird für eine bestimmte Zeit verliehen, nach Ablauf derselben fällt die Bahn dem Staate zu, jedoch nur gegen Entschädigung. § 5 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 lautet: „Die Konzessionen werden auf bestimmte Zeitdauer erteilt“.

Art. 27 e) des Schemas einer Normalkonzession lautet: „Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes der Konzession ist nach Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen“.

Es liegen somit zwei vollständig verschiedene Grundgedanken vor. Das österreichische Recht statuiert kostenlosen Übergang des auf Grund der Konzession erworbenen Eigentums an Grund und Boden nach Ablauf eines Zeitraumes, in dem die Amortisation der investierten Kosten möglich ist, das schweizerische Recht Entschädigung nach Maßgabe des investierten Kapitales.

Ebenso gehen die Grundsätze über die Bemessung der Entschädigung des Konzessionsbesitzers im Falle der Verstaatlichung w ä h r e n d der Dauer der Konzession nach österreichischem und schweizerischem Rechte auseinander. Für das letztere bestimmt § 27 c) der erwähnten Normalkonzession:

„Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, soferne letztere bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25 fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; soferne der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen den 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20 fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die n a c h g e w i e s e n e n e r s t m a l i g e n A n l a g e k o s t e n der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds betragen darf.

Hingegen wird nach österreichischem Recht für den Fall der Verstaatlichung während der Konzessionsdauer in der Regel eine Entschädigung in der Form einer Rente geleistet, welche dem durchschnittlichen Erträgnis der letzten 7 Jahre unter Ausschluß der zwei ungünstigsten Jahre entspricht. Erst in zweiter Linie als sogenannte Minimaleinlösungsrente ist in vielen Fällen die Entschädigung für den Fall der Verstaatlichung während der Dauer der Konzession in Zusammenhang mit den Anlagekosten gebracht.

Bei der Einlösung nach schweizerischem Recht spielt somit im Gegensatze zum österreichischen Recht die Bewertung der Anlagekosten, des sogenannten Bankonto, eine ausschlaggebende Rolle. Die schweizerischen Privatbahnen haben diesen Umstand benützt und von jeher ihre Buchungen und Bilanzen derart aufgestellt, daß sie denselben möglichst hoch ausweisen. Dies war umso leichter möglich als die finanzielle Gebarung beim Bau einer Bahn zu

Digitized by Google

einer Reihe von Vorfällen führt, die leicht zu einer fiktiven Erhöhung des Baukontos benützt werden können, z. B. Gründungskosten, Begebung von Effekten unter pari, Bauzinsen etc. So kam es, daß der Bund, als er sich im Jahre 1883 das erstemal mit der Frage des Rückkaufes beschäftigte, die Überzeugung gewann, daß die bei den Eisenbahnen übliche Rechnungsführung mit gesunden finanziellen Grundsätzen nicht in Einklang stehen und die Bilanzen samt und sonders an einer Überlastung des Baukontos leiden. Man entschloß sich damals von einer Verstaatlichung zunächst abzusehen, schuf jedoch gleichzeitig, um dieselbe für die Zukunft zu ermöglichen, das sogenannte erste Rechnungsgesetz vom 23. Dezember 1883. Dasselbe hatte den Zweck, die Vorschriften des Obligationenrechtes über solide Bilanzgrundsätze für Eisenbahnen näher auszugestalten und sollte nach der Ansicht des Gesetzgebers die Rückkaufsgrundsätze der Konzessionen in keiner Weise beeinflussen, sondern bloß neben dieselben treten. (Die geschichtliche Entwicklung der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung. Von Dr. C. P. Wiedemann, Zürich, Schulthess & Co., 1905, S. 39.) Dieses Gesetz war aber nicht geeignet, alle Schwierigkeiten des Rückkaufes zu beseitigen. Eine Reihe von Maßnahmen wurden vom Bunde getroffen, um dieselben zu vermindern. Die letzte Etappe bildete hiebei die Erlassung eines sogenannten zweiten Rechnungsgesetzes, mit dem wir uns hiemit ausführlich zu beschäftigen haben.

Das Gesetz heißt genau: Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896. Es zerfällt in 25 Artikel, resp. 6 Abschnitte. Die Abschnitte führen folgende Titel: 1. Allgemeine Bestimmungen, 2. Baurechnung, 3. Betriebsrechnung, Erneuerungsfonds, Amortisation, 4. Rechnungsprüfung, Strafbestimmungen, 5. Ermittlung des Rückkaufwertes, 6. Schlußbestimmungen.

Im folgenden soll nur auf die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes Bezug genommen werden. Bestimmungen, die nur schweizerische Verhältnisse betreffen, bleiben selbstverständlich außer Betracht.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 2. Die Rechnungen und Bilanzen sind nach einheitlichen, vom Bundesrate festzusetzenden Formularen zu erstellen, am 31. Dezember jeden Jahres abzuschließen, und dem Bundesrate in einer von demselben zu bestimmenden Frist, von den Aktiengesellschaften jedenfalls vor der Generalversammlung der Aktionäre, zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

2. Baurechnung.

Der Baukonto einer Eisenbahnunternehmung darf unter Vorbehalt der Bestimmungen der Art. 6 und 9 mit denjenigen Kosten belastet werden, welche vom Konzessionsinhaber für die Erstellung oder den Erwerb der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmateriales aufgewendet worden sind.

Organisations- und Verwaltungskosten, sowie Zinse, welche während des Baues einer Bahn im Interesse der Erstellung und der Einrichtung derselben erlaufen sind, werden den Anlagekosten beigefügt, Aktienzinse jedoch nur, wenn die Auszahlung solcher gemäß einer Vorschrift der Statuten oder gemäß Vertrag stattgefunden hat. Die Banzinse dürfen nicht höher als zum Zinsfuß der im konkreten Falle verwendeten Kapitalien berechnet werden.

Art. 5. Nach Eröffnung des Betriebes dürfen die Kosten der Ergänzungs- und Neuanlagen oder die Anschaffung von Betriebsmaterial dem Baukonto nur belastet werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wird.

Ausgaben für die Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues dürfen nicht auf Baukonto getragen werden. Für die in diesem Artikel bezeichneten Arbeiten oder Anschaffungen ist die Anrechnung von Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten nur soweit zulässig, als für die Ausführung derselben besondere, vom Bahnbetrieb und Unterhalt unabhängige Ausgaben entstehen.

Art. 6. Für beseitigte oder untergegangene Anlagen und Einrichtungen ist der auf Baukonto verrechnete Wert der betreffenden Objekte abzuschreiben.

Treten an Stelle der abgegangeneu Objekte neue Anlagen oder Einrichtungen, so darf deren Wert dem Baukonto belastet werden. Eine Abschreibung vom Baukonto für den durch Erneuerung ersetzten Oberbau hat nicht stattzufinden, anderseits dürfen auch keine Oberbauerneuerungskosten auf den Baukonto gebracht werden.

Art. 7. Für Transporte, welche zu Bauzwecken des eigenen Unternehmens auf dessen Linien erfolgen, dürfen nur die Selbstkosten in Baukonto gestellt werden. Die Tarifansätze für solche Transporte werden durch ein besonderes, vom Bundesrat zu genehmigendes Reglement bestimmt.

Art. 8. Für alle Ergänzungs- und Neuanlagen und für die Anschaffung von Rollmaterial nach Eröffnung des Betriebes sind dem Bundesrate vor Ausführung der betreffenden Arbeiten oder Anschaffungen, Projekte und Kostenvoranschläge zur Genehmigung vorzulegen. Die Nichtbeachtung dieser Bestimmung hat zur Folge, daß die Belastung des Baukontos mit den betreffenden Ausgaben nicht beansprucht werden darf.

Art. 9. Folgende Verwendungen und Verluste dürfen nicht auf Baukonto getragen werden:

a) die Gründungskosten, insbesondere die Ausgaben für Erwerbung der Konzessionen, die Kosten der Konstituierung einer Gesellschaft und die Verwendungen auf Vorstudien und Vorprojekte;

b) die Geldbeschaffungskosten und Kursverluste aller Art;

c) die Subventionen oder Beiträge an andere Eisenbahnen, sowie an Straßen, Brücken und Gebäuden, welche außerhalb des eigenen Bahngebietes liegen, oder im

Digitized by Google

Eigentum Dritter verbleiben, und zwar auch dann, wenn solche Werke von der Bahnunternehmung auf eigene Kosten ausgeführt werden;

d) die aus Subventionen à fonds perdu gedeckten Kosten der Anlagen und Einrichtungen;

e) die Kosten der Organisation und Einrichtung des Betriebes;

f) alle in diesem Artikel nicht genannten Verwendungen, deren Verrechnung auf Baukonto nach den Bestimmungen dieses Gesetzes (Art. 4—8) nicht zulässig ist. Subventionen à fonds perdu, welche eine Eisenbahnunternehmung empfangen hat, dürfen von ihr nicht in die Bilanz aufgenommen werden.

3. Betriebsrechnung. Erneuerungsfonds. Amortisation.

Art. 10. Die Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen sollen alle auf das betreffende Jahr entfallende Einnahmen und Ausgaben umfassen, auch wenn die Zahlung noch nicht stattgefunden hat.

Die Unterhaltung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen hat aus den laufenden Betriebseinnahmen zu erfolgen.

Die Schuldenzinse, die gesetzlich geforderten Einlagen in den Erneuerungsfonds, die statutarischen oder reglementarischen Einlagen in andere Fonds, sowie die vorgeschriebenen Abschreibungen und Amortisationen sind alljährlich unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu setzen, auch wenn die Betriebseinnahmen zur Bestreitung derselben unzureichend sind.

Art. 11. Für die einer wesentlichen Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Rollmaterial, Mobilien und Gerätschaften ist ein Erneuerungsfonds anzulegen. — Die jährlichen Einlagen in diesen Fonds sind nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen und als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen.

Dem Erneuerungsfonds werden keine Zinsen gutgeschrieben.

Der Bestand des Erneuerungsfonds soll zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnützung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller in Lemma 1 genannten Anlagen oder Gegenstände entsprechen. Der in diesem Sinne berechnete Betrag des Erneuerungsfonds ist in die Passiven der Bilanz aufzunehmen. Die Differenz zwischen dem Sollbetrag des Fonds und dem durch die Aktiven gedeckten Betrag desselben ist nach den Vorschriften der Art. 13 und 14 zu behandeln.

Art. 12. Die Beträge der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds werden nach Anhörung der Bahnverwaltung vom Bundesrate festgesetzt. Die daherigen Ansätze sind gemäß den Anordnungen des Bundesrates in den Statuten oder in besonderen Reglementen näher zu bestimmen.

Art. 13. Die in Art. 11, alinea 4, erwähnten rückständigen Einlagen in den Erneuerungsfonds, sowie alle Posten, welche nach den Vorschriften dieses Gesetzes nicht auf Baukonto verrechnet werden dürfen und keine realen Aktiven darstellen, sind vorübergehend als zu ersetzende Posten in die Aktiven der Bilanz einzustellen und durch Zuschüsse aus den jährlichen Betriebseinnahmen zu tilgen.

4. Rechnungsprüfung. Strafbestimmungen.

Art. 15. Der Bundesrat hat zu prüfen, ob die von den Bahnverwaltungen vorgelegten Rechnungen und Bilanzen und die speziellen Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital mit diesem Gesetze, mit den Statuten und Reglementen der Bahnunternehmungen, sowie mit den Konzessionen in Übereinstimmung stehen. Er kann zu diesem Zwecke von der gesamten Geschäftsführung der Bahnverwaltungen Einsicht nehmen und alle sonst nötigen Erhebungen machen lassen.

Art. 16. Wenn der Bundesrat findet, daß die Rechnungen, die Bilanz oder die konzessionsmäßigen Ertrags- und Kapitalausweise den gesetzlichen, statutarischen und reglementarischen Vorschriften oder den Konzessionen nicht entsprechen, so trifft er nach Anhörung der Bahnverwaltungen die nötigen Verfügungen. Dem Bahnunternehmen steht mit Ausnahme des in Art. 14 vorgeschriebenen Falles das Recht zu, gegen die Verfügungen des Bundesrates innerhalb 30 Tagen von der Mitteilung derselben an gerechnet, beim Bundesgerichte zu rekurrieren und diesem die streitigen Gegenstände zum endgiltigen Entscheide vorzulegen.

Art. 17. Die Auszahlung von Dividenden darf erst erfolgen, nachdem die Genehmigung der Rechnungen und der Bilanz durch den Bundesrat stattgefunden hat.

Art. 18 und 19 geben dem Bundesrat ein weitgehendes Strafrecht gegen Bahnverwaltungen, die die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes nicht befolgen.

5. Ermittelung des Rückkaufswertes.

Art. 20. Der Bundesrat wird nach Inkrafttreten dieses Gesetzes mit den Verwaltungen der Bahnunternehmung in Unterhandlung treten, um auf dem Wege gütlicher Verständigung im Sinne des vorliegenden Gesetzes die Beträge zu ermitteln, welche für die abgelaufene Zeit auf Baurechnung getragen werden dürfen, oder die dem Erneuerungsfonds gutzuschreiben sind.

Art. 21. Dem Bundesgerichte kommt die Entscheidung in allen denjenigen Fällen zu, für welche in den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen die schiedsgerichtliche Erledigung vorgesehen ist. Die Bestimmungen in den Konzessionen, handelnd von der Aufstellung von Schiedsgerichten zur Festsetzung der Rückkaufsentschädigungen und Entscheidung anderer mit dem Rückkauf in Beziehung stehenden Streitfragen, werden aufgehoben.

Die Tendenz aller dieser Artikel ist wohl eine stark zutage liegende. Sie hatten in erster Linie den Zweck, fiktive und unberechtigte Buchungen zu Lasten des Baukontos für die Vergangenheit ungiltig zu machen. Ihre Wirkung mußte sein, daß keine Post zu Lasten des Baukontos angerechnet werden konnte, die nicht die Zustimmung der Regierung fand. Einzelne gesetzliche Be-

Digitized by Google

stimmungen sind aber derart, daß sie den Grundsätzen einer richtigen Bilanzierung nach unserer heutigen Anschauung zuwiderlaufen.

Art. 4—8 entspricht im allgemeinen unseren Anschauungen.

Was Art. 9 a) Gründungskosten, Projekte; b) Geldbeschaffungskosten, Kursverluste aller Art; c) Kosten der Organisationen und Einrichtungen des Betriebes anbelangt, so widerspricht ihre Nichtberücksichtigung den Grundsätzen einer richtigen Bilanz. Diesbezüglich verweisen wir auf das Werk Reisch und Kreibich. „Bilanz und Steuer", II. Bd., 5. Abschnitt, Kontierung und Bilanz bei Eisenbahnen (S. 136). „Soweit Auslagen dem wirklichen Interesse der Unternehmung dienten (reelle Kosten der Projektverfassung der Anlage, welche als gerechtfertigte Antizipationen einzusehen sind, unvermeidliche Kursverluste bei der Prioritäten-Ausgabe, welche als Kosten der Geldbeschaffung in der Tat eine Verteuerung des Baues darstellen), kann gegen deren Zubuchung auf Bankonto kein erheblicher Einwand erhoben werden." Jedenfalls entspricht es nicht der Billigkeit, daß obige Anslagen bei Einlösung einer Bahn überhaupt nicht in Betracht gezogen werden, weil sie keine reellen Aktiven sind und mit ihnen leicht Mißbrauch getrieben werden kann.

Art. 10 ergibt sich aus den Grundsätzen einer richtigen Bilanzaufstellung.

Zu Art. 11 und 12 ist folgendes zu bemerken:

Die wissenschaftliche Behandlung schwieriger, bilanzrechtlicher Fragen mit Zuhilfenahme juristischer und wirtschaftlicher Erwägungen ist erst allerjüngsten Datums. Das bedeutendste Werk in dieser Richtung ist das schon erwähnte Buch von Reisch und Kreibich. Die längste Zeit hindurch entbehrte u. a. auch das schwierige Gebiet des Bilanzwesens der Aktiengesellschaften jeder wissenschaftlichen Behandlung. Die Folge davon war vielfach, teils bewußt, teils unbewußt, die Aufstellung unrichtiger Bilanzen. Besonders in der Nomenklatur herrschte eine heillose Verwirrung, welche ihrerseits zu unrichtiger Behandlung bilanzrechtlicher Fragen führte. Zu einer solchen nimmt Art. 11 und 12 Stellung, zur Verwechslung von echten Reservefonds einerseits und Abschreibungen (Bewertungskonti) andererseits. Anstatt letzterer können auch Erneuerungsfonds geschaffen werden. Beide treten äußerlich in derselben Form auf, haben jedoch buchhalterisch und bilanzrechtlich eine ganz verschiedene Bedeutung. Hierüber sagt Reisch und Kreibich (Abschnitt 4). Die bücherliche Bewertung der Reservefonde, der Bewertungskonti und Antizipationen (S. 46).

„Der Reservefonds ist eine durch die vorhandenen Aktiven reell bedeckte Reinvermögensvermehrung. Dadurch unterscheidet er sich von den Passiv-Bewertungskonten (Abschreibungen), welche in den vorhandenen Aktiven nicht reell gedeckt sind, vielmehr die Aufgaben haben, die bewußt überschätzten Aktiven auf ihren wahren Wert zurückzuführen. Bewertungskonten stellen also keine reelle Reinvermögensvermehrung dar, denn ihr Betrag wird im Falle der Liquidierung des Unternehmens durch die Mindererlöse gegenüber den bilanzmäßigen Wertansätzen der Aktiven kompensiert."

Und an anderer Stelle (S. 69). „Gefördert wird die Verwechslung des Reservefondes und der Bewertungskontos durch zwei Umstände: 1. Die Schaffung eines Bewertungskontos und eines Reservefondskontos haben zunächst praktisch denselben Erfolg, nämlich einen Teil der Aktiven des Ertrages in der Unternehmung zu binden und von der Verteilnng auszuschließen. 2. Die Verwendung eines Bewertungskontos und eines Reservefonds findet vom Standpunkte der Buchführung äußerlich in denselben Formen statt, in der Überweisnng eines eintretenden Verlustes auf das betreffende Passivkonto. Immerhin sind aber die sachlichen Unterschiede so durchgreifende und praktisch folgenschwere, daß die Beseitigung dieser Verwirrung auf das nachdrücklichste angestrebt werden muß."

Hier Wandel zu schaffen, war der Zweck des Art. 11.

Die schweizerischen Bahnen wurden dadurch verpflichtet, statt jährlicher der wirklichen Abnützung entsprechender Abschreibungen Erneuerungsfonds in gleicher Höhe zu bilden, bezw. selbe zu vermehren. Entsprechende Abschreibungen sind eine der wichtigsten Voraussetzungen einer richtigen Bilanz. Die schweizerischen Bahnen hatten es jedenfalls lange verstanden, sich dieser Anforderung zu entziehen unter dem Vorwande, es handle sich hier um echte Reservefonds. Eine Vermehrung dieser Fonds wäre allerdings bloß vom freien Willen der Gesellschaft abhängig gewesen. Die Folge davon blieb nicht aus. Es fehlte vor der Verstaatlichung nicht an notleidenden Bahnen und im Zeitpunkte derselben hätte der Staat Bahnen übernehmen müssen, bei deren Bewertung die Abnützung nicht berücksichtigt war.

Im Art. 13 beschäftigt sich das Gesetz mit den sogenannten Pseudoaktiven. Es sind dies Posten, welche auf der Aktivseite der Bilanz stehen, ohne Aktiva zu sein. Das Gesetz erzwingt ihre Tilgung.

Art. 16 gibt dem Bundesrat ein sehr weitgehendes Verfügungsrecht in bezug auf die Aufstellnng der Bilanzen bei den Privatbahnen und kehrt die bisher bestandenen Rollen und die Beweislast bei Bemängelungen der Bilanz ins Gegenteil um. Die Privatbahnen müssen eine Verfügung des Bundesrates befolgen. Ihnen steht nur eine Klage dagegen beim Bundesgerichte offen.

Art. 21. Die Bestimmung, welche an Stelle der bisher durch die Konzession bestimmten Schiedsgerichte im Falle von Streitigkeiten das Bundesgericht setzte, war wohl eine ebenso harte als hinsichtlich ihrer Legalität stark bestrittene. Die schweizerischen Juristen gaben sich viel Mühe, sie zu rechtfertigen. In erster Linie stellten sie sich hiebei auf den Standpunkt, daß die Konzession ein reines Hoheitsrecht sei. Wir kommen nun zur Frage der Anwendbarkeit eines Rechnungsgesetzes auf Österreich. Wie aus der früheren Darlegung hervorging, besteht zwischen der österreichischen und schweizeri-

Digitized by Google

schen Gesetzgebung betreffs der Einlösung von jeher ein tiefgreifender Unterschied. Die österreichische Gesetzgebung zog niemals in erster Linie den Wert des Eisenbahnunternehmens, wie er aus den auf Baukonto verbuchten Investitionskosten hervorgeht, in Betracht; sondern ein durchschnittliches Erträgnis. Dies bedeutet für die Zwecke der Einlösung eine bedeutend günstigere Stellung des Staates als in der Schweiz. Denn das Erträgnis, das an die Aktionäre zur Auszahlung gelangt, ist etwas weit Realeres, als die auf Baukonto verbuchten Kosten des Unternehmens. Es soll damit nicht in Abrede gestellt werden, daß es nicht ausgeschlossen ist, auf dem Erträgniskonto gewisse Verschiebungen zur Erhöhung einer Einlösungsrente vorzunehmen. Die Möglichkeit hierzu ist jedoch eine weit geringere, als wenn die auf Baukonto stehenden Anlagekosten in Betracht kommen.

Die Frage der Bewertung einer Eisenbahn auf Grund des Baukontos hat somit in Österreich lange nicht die Bedeutung wie in der Schweiz. Daher wäre auch die Schaffung eines Rechnungsgesetzes nach dem Muster des schweizerischen in der wichtigsten Richtung desselben verfehlt. Allerdings aber ist die Bewertung einer Bahn auf Grund des Baukontos auch bei uns nicht belanglos. Wir betrachten daher die Konzessionen der einzelnen Bahnen. Die meisten bestimmen, wie erwähnt, die Einlösungsrente auf Grund des Erträgnisses der letzten sieben Jahre mit Ausschluß der zwei ungünstigsten. Das Einlösungsrecht beginnt bei den älteren Konzessionen nach dem 30. Jahre nach der Konzessionserteilung, bei den jüngeren sofort. Gleichzeitig wird in vielen Fällen im Zusammenhange mit den Anlagekosten eine Minimaleinlösungsrente festgesetzt, die jedoch in einzelnen Fällen wesentlich von einander abweicht.

Eine Übersicht hierüber gibt folgende Aufstellung:

1. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, (II, 583, 19*). Die Minimaleinlösungsrente beträgt $5^0/_0$ des Anlagekapitales samt der festgesetzten Tilgungsquote.

2. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (I, 772, 26). K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn II, 816, 23. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn II, 732, 10 u. 769, 2. Bei diesen Bahnen darf die Minimaleinlösungsrente nicht geringer sein als das garantierte Reinerträgnis.

3. Bei einigen Bahnen wird die Minimaleinlösungsrente derart festgesetzt, daß sie nicht niedriger sein darf als ein bestimmter prozentuell ($5^0/_0$ oder $5 \cdot 2^0/_0$) festgesetzter Teil des wirklich verwendeten und gehörig nachgewiesenen (bezw. nachzuweisenden) Anlagekapitals dazu gehören.

K. k. priv. Böhmische Nordbahngesellschaft, II, 649, 6. K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau-Gesellschaft, III, 19, 16.

4. Bei einer größeren Anzahl von Bahnen, namentlich bei solchen mit Konzessionen jüngeren Datums wird die Minimaleinlösungsrente als Annuität bezeichnet, welche zur $5^0/_0$ Verzinsung des von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Anlagekapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Konzessionsdauer notwendig ist.

K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, III, 43, 16. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, III, 351, 12. K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen, II, 925, 8. Stauding-Stramberger Lokalbahn II, 320, 8. Gmundener Lokalbahn III, 1120, 12. Lokalbahn Innsbruck—Hall i. T. III, 578, 11. Bukowinaer Lokalbahnen II, 373, 10.

Aus dieser Aufzählung geht hervor: Wenn auch das Baukonto unserer Privatbahnen von Bedeutung für die Einlösung werden kann, wurde schon beim Beginne der Konzession vorgesorgt, daß die auf Baukonto stehenden Kosten den wirklich aufgewendeten entsprechen. Dies gilt namentlich für die zuletzt angeführten Bahnen, da die Herausgabe von Aktien und Obligationen an die Zustimmung der Staatsverwaltung gebunden ist. (E. K. Ges. v. 14. 9. 1854, R. G. Bl. 238, § 10 f u. Gesetz über die Konzessionierung von Lokalbahnen vom 17. 6. 1887, Nr. 81, Art. 9.) Andererseits kommt hiebei in Betracht, daß Abschreibungen wegen physischer Abnützung bei den österreichischen Privatbahnen hinsichtlich der Objekte, resp. des Fahrparkes unterlassen werden, aber entsprechende Ersätze, resp. Nachschaffungen an Fahrbetriebsmitteln zum Besten des laufenden Erträgnisses vorgenommen werden.

Wir sind nun in der Lage die Frage: Ist die Schaffung eines Rechnungsgesetzes für Österreich nach dem Vorbilde der Schweiz zu empfehlen? erschöpfend zu beantworten. Die bisherige Darstellung hat bewiesen, daß bei uns die Verhältnisse derart anders liegen, daß der wichtigste Zweck des schweizerischen Gesetzes: Richtige Bewertung des Baukontos zur Ermöglichung einer Verstaatlichungsaktion in großen Stile, nicht erst auf diesem Wege angestrebt werden muß. Der Teil des schweizerischen Gesetzes, welcher richtige Buchungsgrundsätze anstrebt, wie hinsichtlich des Erneuerungsfonds, des Zeitabschnittes für eine Bilanz, gehört zweifellos nicht in ein Gesetz. Es ist dies Sache der Bilanztheorie. Wird dagegen verstoßen, so steht der Staatsverwaltung jedenfalls das Recht zu, eine derartige Bilanz im Hinblick auf eine künftige Einlösung nicht anzuerkennen. Die Privatbahnverwaltungen wären unter diesen Umständen genötigt, durch eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe oder nach anderer Ansicht im Wege einer Feststellungsklage mit Zuziehung von Sachverständigen im Buchfache die Richtigkeit ihrer Bilanzen zu beweisen. Was die oben getadelten drakonischen Bestimmungen des schweizerischen Gesetzes über Gründungskosten, Geldbeschaffungskosten, Kursverluste, Kosten der Organisation und Errichtung des Betriebes betrifft, so muß zum Ruhme der österreichischen Gesetzgebung hervorgehoben werden, daß einige unserer Kon-

*) Die Ziffern beziehen sich auf den Band, resp. Seite und Paragraph des Werkes „Die Rechtsurkunden der österreichischen Eisenbahnen" von Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonott und Dr. August Woeber, Wien, Prest, Leipzig, A. Hartlebens Verlag 1892.

Digitized by Google

zessionen gerade das Gegenteil bestimmen, wie das schweizerische Rechnungsgesetz, z. B. die Konzessionen der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn, II, 815, 19. K. k. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft, II, 649, 6. Ausschließlich priv. Buschtehrader Eisenbahn, II, 502, 18.

Letztere Konzession sagt u. a.:

Zum Anlagekapital gehören:

a) Die Kosten der Vorarbeiten und Projektverfassung;

b) die Kosten für die Herstellung und Einrichtung der Bahn, sowie sonstige Auslagen, welche aus Anlaß der Errichtung und Inbetriebsetzung der konzessionierten Bahn notwendigerweise bestritten werden müssen;

c) die Interkalarzinsen;

d) die Kosten der Geldbeschaffung.

Endlich die Baukosten im Laufe von drei Jahren nach erfolgter Betriebseröffnung und nach diesem Zeitpunkt Baukosten und Kosten von weiteren Betriebseinrichtungen, soweit die Staatsverwaltung hiezu ihre Zustimmung erteilte. Es kann wohl kaum einem Zweifel unterliegen, daß alle Konzessionäre, also auch solche, deren Konzessionen nicht ähnliche Bestimmungen enthalten, auf dieselbe Beurteilung der auf ihrem Baukonto verbuchten Posten Anspruch haben.

Da die Zweckmäßigkeit der Schaffung eines Rechnungsgesetzes nach schweizerischem Vorbild verneint wurde, entsteht folgende Frage: Ist die Schaffung eines Rechnungsgesetzes, unabhängig vom schweizerischen Vorbild, welches nur den österreichischen Verhältnissen angepaßt ist, am Platze?

Zur Beantwortung dieser Frage müssen wir die Gravamina, welche bisher in der Öffentlichkeit gegen die verstaatlichungsreifen Privatbahnen erhoben wurden, prüfen.

Zu dieser gehören hauptsächlich folgende:

1. Diejenigen Bahnen, welche zugleich Kohlenwerke besitzen, erhöhen die Einlösungsrente, indem sie sich selbst besonders niedrige Kohlenpreise verrechnen.

2. Die verstaatlichungsreifen Bahnen treiben Bilanzpolitik, indem sie die Ansgaben voraussichtlich ungünstiger Jahre, die bei Berechnung der Einlösungsrente so wie so nicht in Betracht kommen, besonders stark erhöhen. Dadurch werden günstige Jahre hinsichtlich der Ausgaben noch mehr entlastet (sogenannte Schiebungen).

3. Der Zustand des Bahnkörpers und der Betriebsmittel ist nicht befriedigend. Die Verwaltungen vermeiden Investitionen.

Hinsichtlich der ersten zwei Punkte kann ein Rechnungsgesetz Abhilfe schaffen. Ebensogut kann die Staatsverwaltung kraft ihres Aufsichtsrechtes und namentlich durch rechtzeitige Bekanntgabe der Nichtanerkennung einer Bilanz Wandel schaffen.

Was den dritten Punkt anbelangt, der der wichtigste zu sein scheint, so kann ein Rechnungsgesetz hier nicht Abhilfe schaffen; denn es ist kaum denkbar, daß es einen Zwang ausübt, Investitionen vorzunehmen. Der beste Erfolg wäre in dieser Richtung zu erzielen, wenn im Sinne der Eggerschen Vorschläge den Privatbahnen der Genuß ihrer Investitionen eine gewisse Zeit hindurch gesichert würde.

Kehren wir nun zum Ausgangspunkt unserer Betrachtung zurück: Zum schweizerischen Rechnungsgesetz. Welches war seine Wirkung?

Es scheint allgemein angenommen zu werden, daß es oft zur Anwendung gelangte und dadurch die Verstaatlichung in der Schweiz beförderte. In der Tat wurde es jedoch kein einziges Mal angewendet, sämtliche schweizerischen Bahnen gingen freihändig an den Staat über. Der Grund dürfte darin zu suchen sein, daß weder Staat noch die Bahnen die Anwendung des Rechnungsgesetzes für wünschenswert hielten. Erstere vermied dadurch langwierige Prozesse und die Ausgabe von neuen Staatsschulden; dagegen erreichte er Sukzession in die Obligationenschuld der einzelnen Bahnen. Letztere entgingen den Härten des Rechnungsgesetzes, welches das Bundesgericht mit Hintansetzung der konzessionsmäßigen Rechte schützte (Wiedemann, Seite 68). Die Wirkung des schweizerschen Rechnungsgesetzes kann nur darin erblickt werden, daß es den freihändigen Kauf der Bahn indirekt beförderte.

Wenn wir die jüngst stattgefundene große Verstaatlichung in Österreich als Omen für die Zukunft betrachten dürfen, scheint aber nicht bloß in der Schweiz, sondern auch bei uns der freihändige Kauf der Weg zu sein, der die Interessen beider Teile am meisten befriedigt. Er dürfte daher auch bei uns noch oft betreten werden. Ganz anders würden jedoch die Verhältnisse liegen, wenn das vor kurzem beantragte und vom Eisenbahnminister im Prinzip gebilligte Verstaatlichungsgesetz (Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Oktober 1906) geschaffen würde. Dasselbe würde die Staatsverwaltung ermächtigen, wenn die Voraussetzungen für die konzessionsmäßige Einlösung einer Privatbahn vorhanden sind, auch mangels des Einverständnisses der letzteren mit der von der Regierung ermittelten Einlösungsrente die aus der Einlösung sich ergebenden Rechte gegenüber der Unternehmung noch vor der gerichtlichen Austragung der schwebenden Streitigkeiten geltend zu machen.

Es ist natürlich heute verfrüht, darüber Erwägungen anzustellen, inwieweit ein derartiges Gesetz, das bis zu einem gewissen Grad im Gegensatz zum ganzen heute bestehenden Konzessionsrecht stehen müßte, Aussicht auf Verwirklichung hat. Jedenfalls würde es ein Rechnungsgesetz entbehrlich machen. Solange aber ein Verstaatlichungsgesetz nicht besteht, ist Klarheit notwendig über das, was Österreich von einem Rechnungsgesetz für den Fortgang der Verstaatlichung zu erwarten hat.

Digitized by Google

ELEKTRISCHE BAHNEN.

Straßenbahnen und elektrische Bahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Während der 12 Jahre von 1890 bis 1902 ist die Länge der in den Vereinigten Staaten von Amerika für Straßenbahnen und elektrische Bahnen verlegten Geleise von 8123 auf 22.577 englische Meilen (von 1·6 *km*) gestiegen. Diese Zunahme war zum Teil auf die Gründung neuer Bahnen, in der Hauptsache aber auf die Ausdehnung der schon bestehenden Linien zurückzuführen. Die Geleislänge der elektrischen Bahnen stieg von 1262 auf 21.907 Meilen, während die der Bahnen mit anderen Betriebskräften abnahm, und zwar bei Drahtseilbahnen von 488 auf 241 Meilen, bei Dampfbahnen von 711 auf 170 Meilen und bei Linien mit Zugtieren von 5662 auf 259 Meilen. Im Verhältnis zu seiner Ausdehnung hat der Staat Massachusetts weit längere elektrische Bahnen als jeder andere Staat.

Die Anzahl der Wagen der Straßenbahnen und elektrischen Bahnen belief sich im Jahre 1902 auf 66.784, wovon 60.290 dem gewöhnlichen Personenverkehr und 6494 dem Expreßverkehr und anderen Zwecken dienten. Von den Personenwagen waren 32.658 geschlossene, 24.259 offene und 3134 offen oder geschlossen zu gebrauchende Wagen; 1114 Wagen waren lediglich für den Expreß-, Fracht- und Postdienst bestimmt.

Ein scharfer Wettbewerb findet zwischen Dampfbahnen und elektrischen Straßenbahnen statt. Während die Dampfbahnen den Vorzug größerer Geschwindigkeit besitzen, wird ihr lokales Geschäft durch die elektrischen Linien mit ihren häufigen Fahrten, bequemen Haltestellen und niedrigen Fahrpreisen stark beeinträchtigt. Im Jahre 1902 beförderten die Straßenbahnen und elektrischen Bahnen der Vereinigten Staaten reichlich siebenmal so viel zahlende Personen wie die Dampfbahnen. Da die Reisen auf den Dampfbahnen in der Regel viel weiter sind als die auf Straßenbahnen, ist der Vergleich der Passagierzahl allerdings nicht maßgebend. In den Einnahmen stehen die Dampfbahnen noch weit vor den Straßenbahnen, denn erstere erzielten vom Personenverkehr 392,963.248 Dollar, letztere nur 233,821.548 Dollar. Die Einnahme aus der Personenbeförderung machte bei den Straßenbahnen im Jahre 1902: 94·50/0 des Gesamtgewinnes aus, zu dem im übrigen die Abgabe elektrischen Stromes, der Post- und Expreßdienst, das Reklamewesen und andere Einnahmequellen beitrugen.

Die Durchschnittzahl der von Straßenbahnen beschäftigten Beamten belief sich 1902 auf 7128, die der Lohnempfänger auf 133.641. Die gezahlten Gehälter betrugen 7,439.716 Dollar, die Löhne 80,770.449 Dollar. Die Löhne allein machten 56·80/0 der Gesamtbetriebskosten aus; die höchsten Löhne wurden gezahlt in Montana, die niedrigsten in Alabama, Arkansas, Georgia, Nord-Carolina und Tennessee.

(Nach „The Iron Age".)

Geplante elektrische Vollbahnen in Oberitalien. Unter Führung der hiesigen Società Bancaria Italiana ist eine Aktiengesellschaft in Bildung begriffen, deren Zweck es sein wird, Mailand und Como durch eine elektrische Vollbahn zu verbinden und durch die fruchtbare Brianza eine zweite solche Bahn zu erbauen, welche dann bis Canzo und Bellagio weitergeführt werden soll. Es bestehen zwar bisher schon zwei Eisenbahnverbindungen zwischen der lombardischen Metropole und dem Hauptorte der italienischen Seidenindustrie. Sie genügen aber keineswegs dem starken Verkehr. Die zweite geplante Linie ist bestimmt, das bisher vernachlässigte Gebiet zu beleben, das zwischen dem östlichen und westlichen Arm des Comer Sees liegt. Die größte norditalienische Elektrizitätsgesellschaft Società Lombarda per la distribuzione della energia elettrica, welche täglich ihre 20.000 *PS* erzeugende Anlage in Vizzola besitzt, hat sich bereit erklärt, die nötige Kraft zu liefern. Ferner ist eine elektrische Vollbahn Iseo—Edole bereits im Bau begriffen, welche längs des Lago d'Iseo und dann weiter durch das Camonicatal geführt werden wird.

CHRONIK.

Alkohol und Eisenbahndienst. In einem neuerlichen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers wird darauf hingewiesen, daß das Verbot des Genusses alkoholischer Getränke während des Dienstes den im Betriebe beschäftigten Beamten und Arbeitern gegenüber mit allen Mitteln der Disziplin durchgeführt werden müsse. Es gehörten hiezu nicht nur die eigentlichen Disziplinarstrafen, sondern auch die Anschließung von Anstellung, von Gehaltszulagen und von der Beförderung. Inwieweit von diesen Mitteln Gebrauch zu machen sei, bleibe dem pflichtmäßigen Ermessen der Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen. Nach einem weiteren Erlaß hält der Minister es für geboten, daß jeder im Betriebsdienste beschäftigte Angestellte, der im Dienste trunken gewesen, in den Anwärterlisten für Beförderungsstellen gestrichen wird. Eine Wiederaufnahme in den Listen würde erst dann in Frage kommen, wenn auf Grund längerer Beobachtung mit Sicherheit angenommen werden könne, daß der Beamte sich ein gleiches Vergehen nicht wieder zu schulden kommen lassen wird.

Bei Beamten, deren Dienstführung zu erheblichen Klagen Anlaß gibt, sei die Übergehung bei Besetzung etatsmäßiger Stellen nicht nur statthaft, sondern geboten, sofern nicht überhaupt die Entlassung in Frage komme. Bei der Verhängung von Disziplinarstrafen gegen Bedienstete, die sich der Trunkenheit schuldig gemacht haben, habe es nach den Beobachtungen des Ministers vielfach an Ernst und Folgerichtigkeit gefehlt. Häufig sei solchen Beamten für den Wiederholungsfall die Dienstentlassung angedroht worden, diese Androhung aber — zumeist mit Rücksicht auf die persönlichen Verhältnisse — trotz des Rückfalles nicht ausgeführt worden. Ein derartiges Verfahren widerspreche den Erfordernissen der Disziplin und der damit zumeist zusammenhängenden Betriebssicherheit. Von der angedrohten Entlassung werde im allgemeinen nur dann abzusehen sein, wenn seit der ersten Verfehlung ein sich über Jahre erstreckender Zeitraum vergangen sei, innerhalb dessen der Bedienstete sich tadellos geführt habe.

Bei den Untersuchungen über Eisenbahnunfälle sei ferner den Einwirkungen des Alkoholgenusses vielfach nicht in ausreichendem Umfange nachgeforscht worden. Ermittelungen seien nach dieser Richtung bin häufig überhaupt nicht angestellt oder auf die Erörterung der Frage beschränkt worden, ob der an einem Unfalle schuldige Beamte zur Zeit des Unfalles betrunken oder angetrunken gewesen sei. Dieser Punkt werde regelmäßig klarzustellen und die Ermittlung, soweit angezeigt, auch darauf auszudehnen sein, ob der Beamte infolge gewohnter Unmäßigkeit im Alkoholgenuß oder unter der Nachwirkung eines ausnahmsweise starken Alkoholgenusses auch ohne Trunkenheit an seiner körperlichen und geistigen Spannkraft Einbuße erlitten habe. Weiterhin heißt es, die angestrebte Beschränkung des Alkoholgenusses werde an manchen Orten dadurch erschwert, daß sich in unmittelbarer Nähe der Personen-, Güter- und Rangierbahnhöfe eine außerordentlich große Zahl von Gast- und Schankwirtschaften befinde, die durch ihre Lage und durch Anpreisungen verschiedenster Art die Beamten und Arbeiter zum Alkoholgenuß verleiten. Der Minister macht darauf aufmerksam, daß es den Königlichen Eisenbahndirektionen freistehe, auf Grund solcher Übelstände mit den Ortspolizeibehörden in Verbindung zu treten und diese zu ersuchen, bei Anträgen auf Konzessionserteilung für Gast- und Schankwirt-

Digitized by Google

schalten in der Nähe der Bahnhöfe, die ihnen gemäß § 33 der Gewerbeordnung zur gutachtlichen Äußerung zugehen, auch den Königlichen Eisenbahndirektionen Gelegenheit zu Einwendungen zu geben.

Die Kosten des Anhaltens von Eisenbahnzügen. Nach neueren Berechnungen betragen, wie wir „Elektrotechnik und Maschinenbau“ entnehmen, die Kosten für das Bremsen eines Zuges von 530 *t* und Widerbeschleunigen auf 80 *km* pro Stunde etwa Mk. 1·70. Das Anhalten eines schweren Güterzuges, der mit 50 *km* in der Stunde fährt, verursacht einen Kostenaufwand von etwa Mk. 4, das Anhalten eines gewöhnlichen Schnellzuges mit 72 *km* Stundengeschwindigkeit Mk. 1·40. Man sieht hieraus, daß unter Umständen das Halten an einer kleinen Station sich schon deshalb nicht lohnt, weil das Halten mehr kostet, wie von den einsteigenden Reisenden Fahrgeld entrichtet wird, ganz abgesehen von den Zeitverlusten und der Abnutzung an Material, die das häufige Anhalten mit sich bringt.

Neue Befähigungsvorschriften des Bundesrates für Eisenbahn-, Betriebs- und Polizeibeamte in Deutschland. Diese vom Bundesrat erlassenen und am 1. Mai l. J. in Kraft getretenen Vorschriften enthalten sehr interessante Einzelheiten, so daß wir sie auszugsweise unseren Lesern glauben mitteilen zu sollen.

Bedienstete, die als Fahrdienstleiter auf Bahnhöfen verwendet werden sollen, müssen die förmliche oder formlose Prüfung zum Eisenbahnassistenten oder zum Weichensteller erster Klasse in den Teilen bestanden haben, die sich auf die Geschäfte der Fahrdienstleitung erstrecken. Inwieweit Beamte mit der Befähigung eines Weichenstellers erster Klasse als Fahrdienstleiter auf Bahnhöfen verwendet werden können und inwieweit eine höhere Befähigung erforderlich ist, ist nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu unterscheiden. Die Geschäfte des Bahnhofdienstes sind künftig ebenso, wie es bei den Geschäften des Güterabfertigungsdienstes bereits geschehen ist, in drei Arbeitsraten einzuteilen, die, je nach ihrer technischen und dienstlichen Bedeutung, von Unterbeamten und Hilfsunterbeamten, von Eisenbahnassistenten, Praktikanten und Stationsdiätaren und von Oberbahnhofsvorstehern und Bahnhofsvorstehern wahrzunehmen sind. Die für eine Beamtenklasse bestimmten Geschäfte können auch den — ordnungsmäßig ausgebildeten und geprüften — Anwärtern der Beamtenklasse übertragen werden. In den Befähigungsvorschriften sind kleinere Bahnhöfe, mittlere Bahnhöfe und größere Bahnhöfe unterschieden. In der Regel werden die Bahnhöfe 1. und 2. Klasse als größere, die Bahnhöfe 3. Klasse als mittlere und die Bahnhöfe 4. Klasse als kleinere Bahnhöfe anzusehen sein, doch werden nicht selten auch Bahnhöfe 2. Klasse als mittlere und Bahnhöfe 3. Klasse als kleinere Bahnhöfe zu gelten haben, wenn die Betriebsverhältnisse einfacher Art sind. Die Prüfung zum Schaffner zerfällt fortan in eine Prüfung zum Schaffner bei Güterzügen und eine Prüfung zum Schaffner bei Personenzügen. Diejenigen Schaffner, die bisher nur zum Schaffner bei Personenzügen angebildet und geprüft sind, dürfen künftig nur dann im Güterzugdienste verwendet werden, wenn ihre Anbildung vervollständigt wird. Fortan müssen alle Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten Fertigkeit im Gebrauche des Fernsprechers besitzen. Es ist festzustellen, ob diese Fertigkeit überall vorhanden ist. Invaliden dürfen nach den Befähigungsvorschriften auch nach vollendetem 40. Lebensjahre zum Dienste als Wächter, Pförtner, Bahnsteigschaffner und Schrankenwärter und Frauen nach vollendetem 40. Lebensjahre zum Dienst als Schrankenwärter zugelassen werden.

Russische Eisenbahnwagen. Bei der kolossalen Ausdehnung des russischen Reiches und den immer größer werdenden Handelsbeziehungen innerhalb dieses Riesenlandes spielt der Eisenbahnverkehr eine bedeutende Rolle. Demgemäß ist auch der Bau und die innere technische Einrichtung des Waggons jenseits der Weichsel in den letzten Jahren wesentlich vorgeschritten. Die „Russisch-Baltische Waggonfabrik“ und die Waggonfabrik „Phönix“ in Riga, die in gewissen Beziehungen zu einander stehen, haben nach einer Mitteilung der in Riga erscheinenden „Dünazeitung“ seit einiger Zeit eine wesentliche Neuerung im Bau von Eisenbahnwaggons dritter Klasse eingeführt, die bei den zu durchfahrenden großen Strecken in Rußland von einer gewissen Annehmlichkeit für die Passagiere ist. Die nach dem System des Ingenieurs Günzburg gebauten Waggons zeichnen sich dadurch aus, daß alle Passagiere zu jeder Tages- und Nachtzeit sitzen und liegen können. Dabei bleibt die äußere Dimension eines gewöhnlichen Waggons dritter Klasse vollständig gewahrt. Die Anzahl der Plätze ist noch um zwei vergrößert, indem die neuen Waggons 56 Plätze enthalten gegen 54 in einem gewöhnlichen Waggon dritter Klasse von derselben Größe. Die Schlafplätze befinden sich in zwei Etagen, zum Besteigen und Verlassen des oberen Platzes dient eine kleine bequeme Leiter. Unter dem Kopfende eines jeden Schlafplatzes befinden sich verschließbare Kästchen, in denen die Passagiere für die Nacht ihre Wertsachen, Briefmappe, Uhr u. s. w. bewahren können und die eine bequeme Unterlage für die Kopfkissen bilden. Derartige Waggons sind bereits auf der Finnländischen und Petersburg—Warschauer Bahn in Gebrauch.

Ein wichtiges Glied in Frankreichs strategischem Eisenbahnsystem. Die außerordentlichen Anstrengungen, die man in den letzten Jahrzehnten in Frankreich gemacht hat, um durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes nicht nur eine Mobilmachung der Armee in kürzester Zeit, sondern auch den gesicherten Aufmarsch des auf Kriegsfuß gesetzten Heeres an der Grenze zu gewährleisten, sind bekannt. Das opferfreudige Eintreten der Kammern wie das verständnisvolle Entgegenkommen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften haben in gleicher Weise dazu beigetragen, daß man für einen Aufmarsch an der Ostgrenze zehn, in allen Teilen wenigstens zweigeleisige Bahnen zur Verfügung hat, die durch zahlreiche Querbahnen untereinander verbunden sind. Für den rechten Flügel einer an der Ostgrenze aufmarschierenden Armee kommen hauptsächlich die Bahnen Paris-Châlons sur Marne-Bar le Duc-Nancy-Avricourt und Parie-Troyes-Chaumont-Belfort in Betracht, die im Moselabschnitt durch die über Epinal führende Querbahn, im Abschnitt der Mense durch die Linie Toul-Neufchâteau-Langres und im Abschnitt der Marne durch die Bahn über Soinville untereinander verbunden sind. In letzter Zeit hat nun die Oberleitung des Heeres dem zwischen Avricourt und Belfort gelegenen Aufmarschgebiet eine ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Das spricht sich nicht nur in zahlreichen, neu in Angriff genommenen Befestigungsbauten auf der Linie Nancy-Luneville-Belfort, sowie in den häufigen Besuchen aus, die in den letzten Wochen der Kriegsminister und andere maßgebende Personen Belfort abgestattet haben, sondern wird auch dadurch gekennzeichnet, daß man versucht, die große, zwischen Luneville und Epinal in der Sperrfortlinie klaffende Lücke rückwärts bei Neufchâteau und Pagny besser als bisher zu schließen. Durch neuere dort bewirkte Verstärkungen soll jenes nach Osten sich öffnende Ausfallter für einen nach Westen gerichteten Einfall unbenutzbar gemacht werden. Man sucht nun, wie die „Kölnische Zeitung“ mitteilt, um Neufchâteau von den obengenannten Hauptlinien unabhängig zu machen, die von Paris über La Ferté-Gancher-Sommesous-Vitry und von hier über Vallentigny-Joinville-Neufchâteau ostwärts führenden Linien bei Vitry le François in unmittelbaren Zusammenhang zu bringen und an die große Bahnlinie Châlons-Vitry le François-Bar le Duc enger anzuschließen. Zu diesem Zwecke ist der Bau einer strategischen Linie von

Digitized by Google

Hnirou nach Vitry beschlossen worden, die die Marne auf einer besonderen Brücke überschreiten wird; zu ihrem Bau sind schon Teile des in Versailles stehenden Eisenbahnregiments nach Vitry herangezogen worden. Die neue, auf diese Weise dem ungehinderten Durchgangsverkehr erschlossene Linie wird aber nicht nur für den Verteidigungsabschnitt an der Meuse wichtig sein, sondern mit ihrer Verlängerung Nenfchâteau-Epinal auch für jeden über Gérardmer gegen die Vogesen gerichteten Angriff außerordentlichen Wert besitzen. Der Bau der sehr kurzen Strecke Hnlron-Vitry le François verdient mithin vollste Beachtung; durch ihn wird eine weitere von Paris zur Ostgrenze führende Bahu, die bisher in ihren einzelnen Teilen nicht durchaus zusammenhing, zu einem sehr wichtigen Glied des strategischen Eisenbahnnetzes Frankreichs.

Betriebsergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1905. Das Eisenbahnministerium versendet soeben den „Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1905".

Derselbe hat gegenüber den analogen Berichten der Vorjahre in seinem finanziellen Teile eine sachgemäße Erweiterung, dagegen in jenem Abschnitte, welcher die Ergebnisse der für Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen behandelt, eine in Anbetracht des in den letzten Jahren unverhältnismäßig angewachsenen Umfanges der bezüglichen Berichtsteile wünschenswert erscheinende Restringierung erfahren.

Aus dem reichhaltigen Material der vorliegenden Publikation sind folgende, die Gestaltung des Betriebes und Verkehres illustrierende Daten als besonders erwähnenswert hervorzuheben.

Das von der Staatseisenbahnverwaltung betriebene Bahnnetz, welches mit Ende des Jahres 1904 eine Betriebslänge von rund 12.353 *km* umfaßte, erfuhr im Jahre 1905 zum Teile durch Übernahme schon früher bestandener Linien in den Staatsbetrieb, zum Teile durch Neueröffnung von Strecken einen Zuwachs von 324 *km* oder 2·62%.

Es traten znm staatlichen Betriebenetze hinzu: Die Verbindungskurve bei Salzburg als direkte Verbindung der Linie Wien—Salzburg mit dem Rangierbahnhofe Salzburg; die Werksbahn Nöbschan—Hermannshütte (infolge Einführung des öffentlichen Verkehres auf derselben); die Lokalbahn Saar—Tischnowitz; die Teilstrecke Strzylki—Topolnica—Sianki der Eisenbahn Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze; die Teilstrecke Schwarzach—St. Veit—Bad Gasteln der Tauernbahn; die Lokalbahnen Hannsdorf—Mährisch-Altstadt, Hartberg—Friedberg und Sedletz-Kuttenberg—Kuttenberg Stadt nebst deren Fortsetzungsstrecke Kuttenberg Stadt—Zrnč; die Teilstrecken Klaus—Spital a. P. der Pyhrnbahn und Sudoměř—Skalsko—Sobotka der Lokalbahn Sudoměř—Skalsko—Alt-Paka, endlich die Lokalbahnen Reutte—Reichsgrenze und Bludenz—Schruns (Montafoner-Bahn).

Das staatliche Betriebsnetz umfaßte somit am Schlusse des Jahres 1905, exklusive der Murtal-, Mühlkreis- und Kremstalbahn, der süddalmatinischen Staatsbahnen, sowie der Lokalbahn Cilli—Wöllan, eine Gesamtbetriebslänge von rund 12.679 *km*.

Hievon entfielen 8238 *km* auf Bahnen im Eigentume und Betriebe des Staates, 424 *km* auf für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen, 38 *km* auf die für Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen betriebene Wiener Stadtbahn und 3979 *km* auf für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen.

Den Verkehr betreffend ist zu erwähnen, daß im Jahre 1905 auf dem staatlichen Betriebnetze von 1,572.559 Zügen 73,118.178 Zugskilometer zurückgelegt wurden, was gegenüber dem Jahre 1904 einer Mehrleistnng von 68.102 Zügen = 4·81% und von 2,216.273 Zugskilometern = 3·41% entspricht.

Nach Kategorien verteilt haben im Berichtsjahre 34.041 Expreß- und Schnellzüge mit 7,087.168 Zugskilometern, 888.213 Personen-, Motorwagen und gemischte Züge mit 39,060.540 Zugskilometern und 650.305 Güter- und Regiezüge mit 26,970.470 Zugskilometern verkehrt.

Diese Züge haben eine Gesamtleistung von 17.184 Millionen Brutto-Tonnenkilometern (762 Millionen oder 4·93% mehr als im Vorjahre) bewirkt. Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entfallen im Gegenstandsjahre 5874 (+ 72 = 1·92%) Zugskilometer und 1,380.608 (+ 36,717 = 3·01%) Brutto-Tonnenkilometer.

Anlangend das finanzielle Ergebnis des Jahres 1905 betrugen die Betriebseinnahmen der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen rund K 304,970.000 (pro Kilometer K 35.596), d. i. um K 15,749.000 (pro Kilometer K 1838), somit um 5·44% mehr als im Vorjahre.

Diese Einnahmen resultieren aus folgenden Posten:

Transporteinnahmen	1905 gegenüber 1904	
	Kronen	
Beförderung von Personen	68,870.595	+ 3,750.145
„ „ Reisegepäck . . .	3,498.144	+ 347.274
„ „ Eilgütern . . .	9,714.830	+ 513.067
„ „ Frachtgütern. . .	184,845.337	+ 9,541.094
Summe. . .	266,428.906	+ 14,151.570
Einnahmen für im Jahre 1904, bezw. 1905 eröffnete oder in den Betrieb übernommene neue Strecken. . .	183.998	+ 71.401
Einnahmen aus dem Salzgeschäfte .	1,188.320	+ 3.041
Anteil an dem Gemeinschaftsverkehre, bezw. Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	—	— 200.000
Verschiedene Einnahmen	37,169.462	+ 1,723.099
Zusammen . . .	304,970.686	+ 15,749.111

Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge reduziert betrugen die Transporteinnahmen im Jahre 1905 K 31.097 gegen K 29.768 im Jahre 1904, was einer Steigerung von K 1329 oder 4·46% entspricht.

Der Personenverkehr hat auch im Jahre 1905 eine Steigerung erfahren, indem im ganzen 52,896.235 Personenfahrten (gegen 1904 + 1,914.805 = 3·76%) und 2510 Mill. Personenkilometer (+ 108 Mill. = 4·51%) zurückgelegt wurden.

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre entfielen rund K 44,012.574 = 63·91% auf Reisende III. Klasse in Personenzügen, K 7,696.641 = 11·17% auf Reisende II. Klasse und K 7,283.571 = 10·58% auf Reisende III. Klasse in Schnellzügen, K 4,356.687 = 6·33% auf Reisende II. Klasse in Personenzügen, K 3,210.675 = 4·66% auf Reisende I. Klasse in Schnellzügen, K 499.345 = 0·72% auf solche in Personenzügen und K 1,811.102 = 2·63% auf Reisende mit Militärkarten.

Das Gesamtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks betrug im Jahre 1905 83.374 *t*, das ist um 6521 *t* oder 8·49% mehr als im Jahre 1904; die bezüglichen Einnahmen ergaben ein Plus von K 347.274 = 11·02%.

An Eilgut wurden 349.631 *t*, das ist um 20.590 *t* = 6·26% mehr als im Vorjahre befördert und an Einnahmen hiefür um K 513.057 = 5·58% mehr als im Jahre 1904 erzielt.

Digitized by Google

Das Gesamtgewicht der Frachtguttransporte betrug im Jahre 1905 35,832.650 *t*, somit um 2,175.612 *t* = 6·46% mehr als im Jahre 1904; die betreffenden Einnahmen erhöhten sich um K 9,541.094 = 5·46%.

Eine Steigerung der Transportmengen war im Berichtsjahre hauptsächlich bei den Artikeln Feld-, Garten- und Walderzeugnisse, Brennkohlen, Erze und Mineralien, Steinkohlen, mineralische Leuchtstoffe und Getreide zu verzeichnen; dagegen ergaben sich, allerdings nur geringfügige Ausfälle bei der Verfrachtung von Bau-, Werk- und Nutzholz sowie von Salz.

Die ordentlichen Ausgaben des Staatsbahnbetriebes betrugen im Jahre 1905 rund K 206,726.000 (pro Kilometer K 24.129) das ist um K 3,681.000 (pro Kilometer K 430), somit um 1·81% mehr als im Vorjahre.

Nach den einzelnen Verrechnungstiteln getrennt, verteilen sich die Ausgaben folgendermaßen:

	1905	gegenüber 1904
	Kronen	
Zentraldienst der Staatsbahndirektionen	15,579.929	+ 342.888
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	43,459.250	+ 526.422
Stations- und Fahrdienst	56,086.830	+ 1,219.264
Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel	60,113.112	+ 16.749
Hilfsanstalten für den Betrieb	5,394.669	+ 238.224
Sonstige Betriebsauslagen	24,292.599	+ 1,158.276
Sonstige zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	581.921	+ 8.666
Auslagen für das Salzgeschäft	1,044.486	+ 15.093
Pauschalerfordernis für die staatliche Betriebsführung neuer Strecken	263.503	+ 155.218
Zusammen	206,726.598	+ 3,680.800

Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt sohin im Jahre 1905 rund K 98,245.000 gegen K 86,176.000 im Jahre 1904, das ist pro Kilometer Betriebslänge K 11.467 gegen K 10.169 (+ 12·76%) im Vorjahre.

Der Betriebskoeffizient des Staatsbahnbetriebes stellt sich für das Jahr 1905 auf 59·50% gegen 61·97% im Vorjahre.

Von den oben ausgewiesenen Mehrausgaben des Jahres 1905 entfallen die größten Beträge (je über 1 Million Kronen) auf die Kapitel „Stations- und Fahrdienst" und „Sonstige Betriebsauslagen". Die Mehrausgaben bei dem erstgenannten Kapitel finden ihre Begründung vorerst durch die Mehrleistungen und den Streckenzuwachs, weiters durch die eingetretene Preissteigerung der Beleuchtungsmaterialien, sowie durch die Erhöhung der Löhne des Taglohnpersonales.

Der Mehranfwand bei den „Sonstigen Betriebsauslagen" ist zum größten Teile auf die Art der Abrechnung der Vergütung für die Betriebsführung durch Bediensteste anderer Verwaltungen sowie auf den durch die Verkehrssteigerung hervorgerufenen Mehraufwand an übereinkommengemäßer Wagenmiete zurückzuführen.

Die weiters nicht unbedeutenden Mehrausgaben für „Bahnaufsicht und Bahnerhaltung" wurden durch den Zuwachs von neuen Linien, durch das Mehrerfordernis bei den Löhnen und dem Material sowie durch die nambaften Mehrkosten der Schneebeseitigung verursacht.

Der Vergleich der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1905 mit dem Staatsvoranschlage ergibt im Ordinarium ein um K 11,951.198 günstigeres Resultat, indem der Erfolg bei den Einnahmen um K 13,165.496 günstiger und bei den Ausgaben um K 1,214.298 ungünstiger war.

Nachdem auch bei der Extraordinarial-Gebarung ein günstigeres Ergebnis — K 78.153 — resultierte, so stellte sich der gesamte Nettoerfolg des Staatsbahnbetriebes gegenüber dem Präliminare um K 12,029.351 günstiger.

Der für das Jahr 1905 K 75,016.279 betragende Überschuß der ordentlichen Einnahmen der im Eigentume des Staates stehenden und von demselben für eigene Rechnung betriebenen Bahnen über die ordentlichen Ausgaben derselben entspricht bei Zugrundelegung des nach Berücksichtigung der Verlosungen und Konvertierungen mit K 2.699,734.135 berechneten Anlagewertes einer Kapitalsverzinsung von 2·78%, gegen eine solche von 2·48% im Jahre 1904.

In den in Rede stehenden Ausgaben, und zwar für „Zentralleitung" und „Sonstige Betriebsausgaben" ist der namhafte Betrag von K 11,751.203 enthalten, welchen die Staatseisenbahnverwaltung an Erwerb-, Grund- und Gebäudesteuer im Jahre 1905 entrichtet hat, wovon K 5,607.632 auf die staatliche Steuer und K 6,143.571 auf Landes-, Bezirks- und Kommunalzuschläge entfallen.

Aus den vorstehenden Daten ist zu entnehmen, daß die bereits im Jahre 1904 in die Erscheinung getretene Besserung der Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Berichtsjahre wesentliche Fortschritte gemacht hat, indem insbesondere die Transporteinnahmen nicht nur gegenüber dem Jahre 1904, sondern auch im Vergleiche zu den Ansätzen des Staatsvoranschlages eine beträchtliche Steigerung erfuhren, so daß hiedurch sowohl eine neuerliche Herabminderung des Betriebskoeffizienten als auch eine Erhöhung des Verzinsungsprozentes der Staatsbahnen erzielt wurde.

LITERATUR.

Studien über die Verwaltung des Eisenbahnwesens mitteleuropäischer Staaten. Von Sektionschef Wilhelm Exner. Wien 1906, Verlag von Otto Maaß' Söhne.

In übersichtlicher Darstellung erhalten wir Kenntnis von der Organisation der preußischen, schweizerischen, italienischen, belgischen und französischen Eisenbahnen. Im Schlußkapitel werden „Erwägungen und Vorschläge zur beabsichtigten Neugestaltung des Eisenbahnwesens in Österreich" dargelegt, die vieles beachtenswertes, wenn auch nicht durchweg neues, enthalten.

Da unsere Leser Gelegenheit haben werden, den Herrn Sektionschef am 27. November d. J. über dasselbe Thema in unserem Club sprechen zu hören, müssen wir es uns versagen, hier näher auf den Inhalt des Buches einzugehen.

Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche. Von K. Fritsch, geb. Ober-Regierungsrat und vortragender Rat im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Berlin 1906. Verlag von Jul. Springer. Preis 16 Mk.

Das vorliegende Buch bildet den XIX. Teil des Sammelwerkes „Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche", schließt sich daher in Form und Einrichtung den bereits erschienenen Teilen desselben an, d. h. es enthält den genauen Text der auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden Gesetze, Verordnungen etc., geordnet nach den Abschnitten: Allgemeine Bestimmungen; Verwaltung der Staatseisenbahnen und Staatsaufsicht über Privateisenbahnen; Beamte und Arbeiter; Finanzen, Steuern; Eisenbahnbau, Grunderwerb und Rechtsverhältnisse des Grundeigentums; Eisenbahnbetrieb; Eisenbahnverkehr; Verpflichtungen der Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung; Post- und Telegraphenwesen;

Digitized by Google

Zoll- und Handelsverträge. Jedem Abschnitte gehen Einleitungen voraus, welche eine Zusammenfassung der folgenden Bestimmungen bieten, dann folgen die Hauptgesetze; die Ausführungsvorschriften sind zumeist in den Anmerkungen wiedergegeben. Die gerichtlichen Entscheidungen sind ebenfalls in den Anmerkungen verwertet. Ein ausführliches Sachregister beschließt das Buch, welches eine ungeheure Fülle des Stoffes enthält (971 Seiten Groß-Oktav) und mit bewunderungswürdigem Fleiße und nie versagender Genauigkeit gearbeitet ist. Damit haben die deutschen Eisenbahnfachleute zum ersten Male ein wirklich auf der Höhe der Aufgabe stehendes Sammelwerk ihrer Gesetzgebung erhalten, das seinem Zwecke, Nachschlagebuch zu sein, in hervorragender Weise zu dienen geeignet ist. Dr. Hilscher.

Meyers Großes Konversations-Lexikon. Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Wie sehr Meyers Großes Konversations-Lexikon seine Aufgabe, ein Spiegelbild seiner Zeit zu sein, auch auf technisch-industriellem Gebiet erfüllt, zeigen uns in dem eben ausgegebenen 14. Band (Mittewald bis Ohmgeld) eine erfreuliche Reihe zeitgemäßer Artikel, von denen wir nur die über Motor, Motorboote und Motorwagen herausgreifen, unsere modernsten Verkehrsmittel, die in ihren Grundtypen und Konstruktionen durch fünf sehr gefällige Tafeln veranschaulicht sind. Hier sind ferner zu nennen die mit zahlreichen Textbildern unterstützte Darstellung der Nähmaschine und ihrer Technik, die Artikel über Mühlen, Nadeln, Nautische Instrumente (letztere mit zwei instruktiven Tafeln). Auf den Nachbargebieten Chemie und Physik finden wir hier jede einschlägige Frage beantwortet. Auch die zusammenfassenden Übersichten über die Nengriechische, Niederländische, Nordamerikanische, Nordische und Norwegische Literatur verdienen besonders hervorgehoben zu werden. Hohen praktischen Wert messen wir den Artikeln über Nahrungsmittel und ihre Kontrolle, über Nähr- und Nutzhölzer, über Obst und Obstverwertung zu. Aus volkswirtschaftlichem Gebiet zitieren wir Monopol, Münzwesen, Normalarbeitstag.

G. Freytags Ausflugskarte Nr. 28. Jogelland (Preis 80 h. Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII/$_1$, Schottenfeldgasse 62). Die Karte — die einzige, welche das ganze Jogelland umfaßt! — enthält das ganze Wechselgebiet, die Preinalpe, Rosegers Waldheimat und außer den Orten Voran — Pöllau — Anger — Birkfeld — Wenigzell — Waldbach — St. Jakob im Walde mit ihrer schönen Umgebung die wichtigsten Zugänge: Aspang — Friedberg — Hartberg — Krieglach. Wie alle Freytagschen Ausflugskarten, enthält auch die vorliegende auf der Rückseite Angaben über Ausflüge und Touren mit Gehzeiten etc., so daß dieselbe als verläßlicher Führer empfohlen werden kann.

Stielers Handatlas, 9. Auflage. Stielers Handatlas bietet in seiner neuen Ausgabe ein so vortreffliches Kartenmaterial, daß er nunmehr nicht nur unter den deutschen, sondern auch unter den kartographischen Werken der ganzen Welt an erster Stelle stehen dürfte. Alle Fortschritte der Technik sind benützt worden, um das Werk auf diese Höhe zu heben. Ein besonderer Vorzug ist die unbedingte Zuverlässigkeit, die durch gewissenhafte Arbeit erreicht ist. Daß die durch die jüngsten kriegerischen Ereignisse eingetretenen Veränderungen vermerkt sind, versteht sich von selbst. Für den praktischen Gebrauch noch wertvoller wird der „Stieler“ durch das 240.000 Stichworte enthaltene Namenverzeichnis, welches alle im Handatlas vorkommenden Orte, Fluß- und Bergnamen in alphabetischer Anordnung enthält. Genaue Angaben über den Handatlas macht der von der Versandbuchhandlung Schallehn & Wollbrück in Wien, XIV/2 Schwendergasse 59 unserer Nummer 30 vom 29. Oktober l. J. beigelegte Prospekt, wobei nur noch auf die günstige Anschaffungsweise durch bequeme Teilzahlungen hingewiesen sei.

CLUB-NACHRICHTEN.

Das Exkursions- und Geselligkeitskomitee hat, gestützt auf den Anklang, den die Einführung von Saisonkarten bisher gefunden hat, beschlossen, auch heuer wieder

Saisonkarten

zur Ausgabe gelangen zu lassen, welche für alle unten angeführten Veranstaltungen Geltung haben.

Eine Reihe hervorragender Kräfte hat bereits die Mitwirkung an den diesjährigen Vergnügungsabenden zugesagt, so daß den Clubmitgliedern, deren Angehörigen, sowie den eingeführten Gästen gewiß recht angenehme und genußreiche Abende in Aussicht gestellt werden können.

Das Komitee erlaubt sich hiezu höflichst einzuladen und gleichzeitig zu bitten, durch zahlreiches und insbesondere auch durch regelmäßiges Erscheinen den Clubabenden den angestrebten Charakter familiärer Feste zu verleihen.

Programm:

1. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen . . . . . 10. November 1906
2. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen . . . . . 1. Dezember 1906
3. Sylvesterfeier unter Beteiligung von Damen . 29. Dezember 1906
4. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen . . . . . 26. Jänner 1907
5. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen, eventuell mit Tanz . . . . . 16. Februar 1907
6. Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen . . . . . 2. März 1907

Preise der Saisonkarten: *)

a) Karten für Mitglieder . . . . . K 2.—
b) Für Angehörige der Mitglieder . . . „ 4.—

insoweit von dem Clubmitgliede höchstens drei Saisonkarten für Angehörige gelöst werden. Jede weitere Saisonkarte kostet K 6.—.

Außerdem kommen noch für den Fall des Besuches einzelner Abende Einzelkarten, und zwar: *a*) für Mitglieder per Person und Abend K 1.—; *b*) für Angehörige und eingeführte Gäste K 2.— zur Ausgabe.

Bei dieser Gelegenheit erlaubt sich das gefertigte Komitee neuerlich darauf hinzuweisen, daß in Hinkunft für die obgenannten, in das Winterprogramm fallenden Clubabende keine separaten Einladungen zur Versendung gelangen werden, da einerseits die Besitzer von Saisonkarten durch die auf der Rückseite dieser Karten verzeichneten Abende von denselben bereits Kenntnis haben werden, andererseits die Veranstaltungen des Club jeweilig in der Clubzeitung und in den Tagesblättern angezeigt werden.

Das Exkursions- und Geselligkeitskomitee.

Samstag, den 10. November, 8 Uhr abends findet unter Beteiligung von Damen der erste Vergnügungs-Abend der diesjährigen Saison statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

*) Der Kartenverkauf findet ausschließlich im Clubsekretariat statt

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

Reexpedition von Zucker aller Art in Kolin.

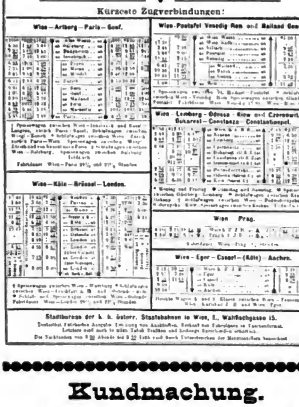
Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1907 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1907, wird für Zucker der Pos. Z—15 der Güterklassifikation im Tarife Teil I vom 1. April 1906 bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 *kg* für den Frachtbrief und Wagen von Stationen der Strecke Colé-Jenikau bis einschließlich Sedletz-Kuttenberg nach Ansig Ö. N.-W.-B., Dobrowitz, Neuhydschow, Wlkawa und Prag Ö. N.-W.-B., sowie von den Stationen der Strecke Nimburg Ö. N.-W.-B. bis einschließlich Königgrätz nach Sedletz- Kuttenberg, Časlau, Wrdy-Bučits und Žleb und von Wrdy-Bučits nach Ansig Ö. N.-W.-B. und Neuhydschow oder umgekehrt die Reexpeditionsbegünstigung bei Einlagerung solcher Sendungen in dem Lagerhause der Filiale der Prager Kreditbank in Kolin bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt 12 Monate, vom Tage des Einlagerns der Sendung in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedierten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 h (sechs Hellern) für 100 *kg* berechnet.

Im übrigen sind für die Reexpedition die im Anhange I zum Tarife Teil I, Abteilung B enthaltenen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solchar Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpediert werden, maßgebend.

Gültig ab 1 Oktober 1906.



Kundmachung.

Infolge des von der Generalversammlung der Aktionäre am 8. April 1906 gefaßten Beschlusses werden die Besitzer von Aktien der k. k. priv. österreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe hiemit verständigt, daß sämtliche im Umlaufe befindlichen Aktien mit Dividendenschein und Talon, mit Ausnahme der Aktien aus der Emission 1909 **vom 29. Oktober 1906 angefangen** gegen neuausgefertigte, auf Kronen lautende Aktien mit Couponbogen, beginnend mit Coupon per 1. Mai 1907, und Talon kostenfrei umgetauscht werden. Die Aktien sind bei einer der nachbenannten Stellen mit einfachen Nummernverzeichnissen einzureichen: in Wien bei der Liquidatur der k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, I., Am Hof 6; in Bozen, Brünn, Feldkirch, Gablonz, Görz, Innsbruck, Karlsbad, Leoberg, Mähr.-Ostrau, Olmütz, Pola, Prag, Reichenberg, Teplitz, Triest, Troppau bei den Filialen und Expeduren der k. k. priv. österreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe; in Budapest bei der Ungarischen Allgemeinen Creditbank; in Berlin bei der Direktion der Disconto-Gesellschaft, bei dem Bankhause S. Bleichröder, bei dem Bankhause Mendelssohn & Co., bei der Bank für Handel und Industrie; in Breslau bei dem Schlesischen Bankverein; in Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt, Abteilung Dresden; in Frankfurt a. M. bei der Direktion der Disconto-Gesellschaft, bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie; in Hamburg bei dem Bankhause L. Behrens & Söhne, bei dem Bankhause M. M. Warburg & Co., bei der Norddeutschen Bank in Hamburg; in Köln bei dem Bankhause Sal. Oppenheim jr. & Cie.; in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt; in München bei dem Bankhause Merck, Finck & Co., bei der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank.

Wien, im Oktober 1906.

K. k. priv. Oesterreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe

---

Was hält Kälte und Zugluft zurück? In den Wintermonaten ist das unentbehrlichste Stück einer Zimmereinrichtung das Lambrequin, welches in einer Höhe von 1·20 Meter, vom Fußboden an gemessen, an das Fenster gehängt wird und so zugleich einen harmonischen Abschluß der Fensterdekoration bildet. Die Weltfirma Teppichhaus-Möbelhaus S. Schein, k. u. k. Hoflieferant, Wien I. Bauernmarkt 12, welche stets bahnbrechend allen Neuerungen vorangeht, ist es gewesen, welche diesen Artikel vor nicht allzu langer Zeit in Österreich-Ungarn eingeführt hat. Dieser Firma ist es gelungen, durch eine ganz neuartige Herstellungsweise ein Lambrequin in den Handel zu bringen, welches alle Vorzüge in sich birgt. Es sind dies die gesetzlich geschützten Scheins Patentlambrequins. Ein kleines Büchlein, enthaltend die neuesten Errungnisse auf diesem Gebiete, ist soeben erschienen und wird von obiger Firma jedermann auf Wunsch gratis und franko zugesendet. Es genügt, die Adreßangabe auf einer Korrespondenzkarte einzusenden. Die Firma gewährt unseren P. T. Mitgliedern 5% von den Verkaufspreisen und kann nur wärmstens empfohlen werden.

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Ziehungen im Monat April	Prämie	Verlust	Bei Anmeldungen steht es dem Versichert. frei, eventuell Barersatzleistung oder Umtausch d. versicherten Stücke gegen unversicherte zu verlangen. Vollständige Tarife und Postverlosungsplan gratis und franko.
Rudolf-Lose	K 5.50	K 30.—	
Theißregulierungs-Lose	„ 1.75	„ 87.—	
4½% Bosnische Landes-Eisenbahn-Anl. 1902	„ —.10	„ 2.—	
4% Franz Josef-Prior...	„ —.10	„ 1.—	

Hauptgr. K 180.000 ohne Abzug **Theiss-Promessen** Preis K 3.—

Zentral-Depositenkasse und **Wechselstube** des

Wiener Bank-Verein,

Wien, I. Herrengasse 10.

Vollbezahltes Aktienkapital 100 Mill. Kronen. — Reserven 28 Mill. Kronen.

Zweiganstalten in Wien: II. Praterstraße 15; III. Hauptstraße 24; V. Kaiserstraße 8; VI. Mariahilferstr. 75; VII. Burggasse 56; VIII. Josefstädterstr. 23; IX. Nußdorferstr. 2; X. Keplerplatz 11; XV. Mariahilfergürtel 1; XVII. Hernalser Hauptstr. 43; XX. Wallensteinplatz 3.

Filialen: Prag, Graz, Brünn, Aussig a. E., Bielitz-Biala, Budapest, Lemberg, Czernowitz, Klagenfurt, Pilsen, Konstantinopel.

Exposituren in Proßnitz, Wiener-Neustadt, St. Pölten, Friedek-Mistek, Teplitz, Karlsbad, Villach.

Ausgabe von Einlagsbüchern zurzeit 3½%

Versinsung gegen reglementmäßige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wr. Bank-Verein aus Eigenem.

Österreichische **Siemens-Schuckert-Werke**

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen.

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 642

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waidegg; Comptoir: Wien, I. Brünnerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 501

Österreichischer Lloyd

TRIEST.

Direkte Fahrten nach **Ostindien, China und Japan.** Direkte Fahrt nach **Ostafrika.**

Elffahrt nach Alexandrien, wöchentlich.
Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, vierzehntägig.
Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Elffahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.
Elffahrt nach Cattaro, wöchentlich.

Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:

General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 510

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bedarfsgegenstände gegen Hagelschlag 507

Reservefond d. Anst.: K 8.265.614, Gesammt-Versicherungssumme K 2.220.781.823

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 636

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien
XX. Bez., Gießmanngasse 2.

Budapest
b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs-
und
Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Boßing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 640

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.

Tafelfeiler Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Zuitzen u. Cassiren von Bohrer-Kolonnen, Vorzeichen- u. Durchwalzen u. s. w. liefert die Firma 1849

J. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 16, II/7.

Preisl. u. Verlang. gratis u. franko. 539

Glashüttenwerke vorm. J. Schreiber & Neffen

WIEN

IX. Liechtensteinstraße 22.
„Glashüttenhof".

Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb

Größtes Lager in Tafelgläsern, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt, Luxuswaren, Festgeschenke.

Preiskurante gratis und franko.

J. Braun's Söhne, Vöcklabruck. Ober-Österr.

Gußstahl- u. Feilenfabrik. Gußstahl, Schmiedestücke, Schmiede- und Schlosserei-Werkzeug.

Alle Sorten Feilen und Raspeln, Aufhauen solcher, Ambosse und Schraubenstöcke, sowie Amboßhauen durchaus, geschmiedete Schanfel, Gruben- und Oberbauwerkzeug in bester Qualität.

Schleifsteine aus bestem Scharfstein aus eigenem Bruch. 632

Felix Blažíček WIEN

v. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.

Feuerfeste Kassen, Billettenkästen, Plombierzangen, Decouperzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 601

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 549

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehensnahmen gute Bürgschaft, selbstredend immer von der verbücksichtigen Restschuld. 2. Der Darlehensnehmer hat sich hinsichtlich seines Gewährleistungsrechtes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die frühere teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehensnehmers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist zulässlich ein mäßiges Schadendeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehensnehmers richtet, immer nur von der verbliebenen Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (2 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Bezahlung des Darlehens werden alle einmaligen Kosten, die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 597

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

University DEC 8

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 355. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

No. 32. Wien, den 12. November 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.

Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

457

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 689

Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Kaufet anderwärts kein Musik-Instrument oder Saiten, ohne vorher Katalog, der **umsonst** geliefert wird, einzuholen bei

Wildstein bei Franzensbad **Hermann Trapp** Wildstein bei Franzensbad.

In hiesiger Gegend sind mehr wie 10.000 Arbeiter in dieser Branche beschäftigt, daher direkteste und billigste Bezugsquelle bei voller Garantie.

Anton Rothmaier

LINZ a. D.

Besitzer der Mollner Holzwarenfabrik und Sägewerk

empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:

Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlagende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.

Niederlage: WIEN, IX., Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung

Elektrische Kraftübertragung

Elektrische Bahnen.

538

Dynamomaschinen	Elektromotoren
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial.	Bogenlampen.

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 583

604

Ich bitte verlangen Sie franko Prospekte und Muster von den besten steirischen

Herren- und Damenloden

für Jagd, Forst und Touristik, sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Überzieher, Ulster, von der billigsten bis zur hochfeinsten Qualität von der als reell bekannten ersten u. größten Loden-Exportfirma

VINCENZ OBLACK, k. u. k. Hoftuchlieferant, GRAZ, Murgasse Nr. 9/22.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mech. Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175. 593

Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Hiezu eine Beilage der Firma Schallehn & Wollbrück in Wien, XIV/2, Schwendergasse 59.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Es sind bereits erschienen Lose der

Dritten

Eisenbahner-Lotterie!

Das Los kostet **1 Krone.**

Wiederverkäufer Rabatt.

Trefferwert **125.000** Kronen

Den Haupttreffer per K **50.000** machte bei der Ersten Eisenbahner-Lotterie Herr **Josef Strobl**, Schiffer in Mondsee; bei der Zweiten Eisenbahner-Lotterie Herr **Heinrich Guth**, Hausbesitzer in Prag.

Ziehung unwiderruflich am 15. November 1906.

Losbestellungen effektuiert die Lotterie-Leitung:

Wien, VI. Gumpendorferstraße Nr. 21.

Möbel

Eisenbahner 5 Prozent Skonto!

Unter Garantie aus erster Hand.

Direkt vom **Kunst-Tischlermeister** erzeugte Wohnungseinrichtungen sind in meinem Musterzimmer zur freien Besichtigung ausgestellt.

Komplette Brautausstattungen von fl. 65 bis 5000.
Schlaf-, Speisezimmer, Salons und Herrenzimmer im altdeutschen, englischen, Barock, Sezession-, Biedermeier-, Renaissance- und Empirestil.

In allen Hölzern, englisch. matt, Nuß, licht, Esche, Ahorn, Eiche, Ruste, Buche, Palisander, Mahagoni und weich.

Divans, Ottomane, Vorzimmer- und Küchenmöbel.

Versand reell. 25jährige Garantie. 1000 Anerkennungen.

HERMANN KLAMPER's Nachf. **Tischler- u. Tapezierermöbel-Niederlage und Versandhaus.** **RUDOLF HAAS** Wien, VI. Mariahilferstraße 79, I. Stock, neben Hotel „Engl. Hof" (Savoy). 579 **Preiskurante gratis und franko.**

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale** und **Bahnwächter-Läutewerke** für **Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien** und **Leitungsmateriale, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 518

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Gravieren auf Stein f. Lithographen.

Geschliffene Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Egalisieren von Papier-Kalander, Porzellan- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549

K. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 18, II/7.

Preisl. a. Verlang. gratis u. franko. 539

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft

Wien, III. Rennweg Nr. 5.

519

Übernehmen

Kaminbauten

zur sofortigen Ausführung unter Garantie der **gesetzlichen Stabilität**, nach der Ministerialverordnung vom 24. März 1902, Z. 38.290.

Reparaturen schadhafter, Rekonstruktionen und Nachmessung schwachgebauter Kamine.

Radialsteine stets vorrätig, ebenso imprägnierte **Dachfalzziegel** **Hohl- u. Formziegel**, namentlich für **gerade Gewölbe, Drainrohre** etc. Winterbetrieb, Eisenbahngeleise in die Fabrik.

Telephon-Zentrale Roztok.

Ant. Dvořák & K. Fischer

Tonwarenfabrik und Kaminbau-Unternehmung

Letky pr. Libschitz a. M. (Böhmen).

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 32. Wien, den 12. November 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Einladung. Techniker oder Juristen? Von Josef Fleischner. Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1904. — Chronik: K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Rentabilität deutscher Staats- und Privateisenbahnen im Rechnungsjahre 1904. Vervollkommnung der Stations- und Strecken-Sicherungsvorrichtungen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen. Betriebsergebnisse der städtischen Straßenbahnen in Wien im Jahre 1905. — Literatur: Österreichisches Kursbuch. Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Photographisches Praktikum. Annalen des Deutschen Reiches. Haberlands Unterrichtsbriefe für das Selbststudium der englischen Sprache. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung am 30. Oktober 1906. Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Oktober 1906.

Clubversammlung: Dienstag, den 13. November 1906, 1/2 7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Franz Schäffer, k. k. Ministerialrat i. P.: *„Über Zentralbahnhöfe in Wien“*. (Mit anschließender Diskussion.)

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Einladung.

Das Vergnügungskomitee hat in einer Reihe von Sitzungen das vorläufige Programm für die Veranstaltungen der kommenden Saison festgestellt, und den P. T. Mitgliedern bereits mitgeteilt. Freundliche Zusagen erster Kunstkräfte ermöglichen es dem Komitee, den P. T. Klubmitgliedern auch für die kommende Saison genußreiche Abende versprechen zu können. Außer den in dem Programme angeführten sind übrigens noch weitere Vergnügungsabende in Aussicht genommen.

Die Vorträge werden heuer um 8 Uhr abends beginnen. Hiedurch soll die Beendigung der Vorträge zu einer Zeit ermöglicht werden, welche zum Einnehmen eines (gemeinschaftlichen) Abendessens nicht als zu spät erscheint. Zu diesem Zwecke werden unmittelbar nach Schluß der Vorträge Tische in den Vortragssaal eingeschoben werden, und auf Wunsch der P. T. Gäste auch Menu zur Verabreichung gelangen. In den an den Vortragssaal angrenzenden Räumen werden so wie in früheren Jahren, auch schon vor Beginn der Vorträge, ebenfalls Speisen und Getränke erhältlich sein. Es wurde mit dem, die Bewirtung besorgenden Restaurateur vereinbart, daß nur gute Speisen und Getränke geboten werden, und daß die Preise nicht höher gestellt sein dürfen, als in seinem allgemein zugänglichen Restaurationslokale.

Während und nach Schluß dieser gemeinsamen Abendessen soll außer der, durch die Vereinigung der Gesellschaft sich selbst ergebenden, auch weitere Unterhaltung durch improvisierte Vorträge etc. angeregt werden. Die Mitglieder des Vergnügungskomitees werden aus eigener Initiative oder über ausgesprochenen Wunsch die einzelnen Mitglieder und Gäste miteinander bekanntmachen.

Für die mit Tanz verbundenen Abende ist beabsichtigt, Damen über Wunsch eine Anzahl Herrenkarten zur Verfügung zu stellen, um ihnen Gelegenheit zu bieten, ihre Bekanntenkreise an unseren Vergnügungen teilnehmen zu lassen.

Das Vergnügungskomitee stellt an die geehrten Clubmitglieder die höfliche Bitte, die Veranstaltungen zahlreich zu besuchen, und den weiteren Zweck derselben, die Pflege geselligen Verkehres auch dadurch zu fördern, daß sie mit ihren Familien auch nach Schluß der Vorträge in den Clublokalitäten verweilen. Für Anmeldungen zu den gemeinsamen Abendessen liegt von Fall zu Fall im Vorsaal ein Bogen auf. Der Preis ist für je eine Person mit K 1·60 bis K 2 festgesetzt.

Wir hoffen, daß den P. T. Clubmitgliedern eine an Kunstgenüssen und Unterhaltung reiche Saison bevorsteht und bitten um freundliche Unterstützung unserer Bestrebungen.

Das Vergnügungskomitee.

Digitized by Google

Techniker oder Juristen?*)

Von **Josef Fleischner**, Oberoffizial der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wenn zu der Streitfrage „Techniker oder Juristen“**), die in unserem Blatte von einem Juristen und dann von einem Techniker polemisch erörtert wurde, nochmals das Wort ergriffen wird, so möge es dem Umstande zugeschrieben werden, daß die Ausführungen des Technikers (Oberingenieur Spitzer) die Kategorien der juristisch und technisch vorgebildeten Eisenbahnbeamten jenen Eisenbahnbeamten gegenüberstellen, die keine akademische Vorbildung aufzuweisen haben, also lediglich über Mittelschulbildung verfügen. Spitzer betont, daß es angezeigt wäre, wenn die Juristen und Techniker gemeinsam dagegen ankämpfen würden, daß bei Stellen, die nach Ansicht des Verfassers nur allgemein der Hochschulbildung bedürfen, Beamte ohne Hochschulbildung „über den Hochschüler hinweg“ führende Stellungen zu erlangen suchen.

Hiemit wird eine Frage aufgerollt, die schon wiederholt publizistisch behandelt wurde und die namentlich in jenem Teil der Fachpresse, die sich der Verbesserung der sozialen Lage des sogenannten „mittleren Beamten“ widmet, leidenschaftlich besprochen wird.

Ich will mich bemühen, an diese Frage sine ira et studio heranzutreten, versuchen, die Ursachen dieses mitunter unerquicklichen Streites darzulegen und endlich den Standpunkt der Eisenbahnbeamten mit Mittelschulvorbildung kennzeichnen.

Vorerst sei konstatiert, daß das „Berechtigungswesen“, — d. h. die Unterscheidung und Soudierung jener Personen, die vermöge ihrer Vorbildung zu bestimmten Stellen und zur Ausübung gewisser Funktionen berechtigt sein sollen von jenen, denen die Qualifikation hiefür mangelt — nicht neu ist, sondern schon seit Dezennien, insbesondere im benachbarten Deutschen Reiche, die Gemüter erregt. Es handelt sich hiebei nicht nur um die Besetzung von Staatsämtern und Beamtenposten, sondern es hat auch die Ergreifung und Ausübung einer Reihe von freien Berufen einen genau umschriebenen Studiengang zur Voraussetzung. Auch in diesen Berufen machen sich seit Jahren Strömungen geltend, die eine Abgrenzung der Befugnisse und ein Eingreifen des Staates zum Zwecke der ausschließlichen Berechtigung fordern und teilweise schon durchsetzten. Ich verweise hier nur auf die Bestrebungen der Advokaten (Erweiterung des Advokatenzwanges, Verbot der Vertretung der rechtsuchenden Bevölkerung durch Gerichtspersonen etc.), auf die Anforderungen der Ärzte (Verbot des Handverkaufes in den Apotheken etc.), auf den Streit der Zahnärzte und Zahntechniker — kurz, es zeigt sich, daß in Ständen, in denen das freie Spiel der Kräfte, die Konkurrenz des Wissens und der Intelligenz allein ausschlaggebend sein sollte, die strenge Berufsscheidung, die Kategorisierung verlangt und die Hilfe des Staates gegen das Überschreiten des zur Exploitierung zugewiesenen Terrains durch Erlassung von Verboten, Strafsanktionen etc. angerufen wird. Ziemlich gleichzeitig tritt das ungestüme Drängen des Gewerbe- und Handwerkerstandes nach Ausgestaltung der Gewerbegesetzgebung auf, der Wunsch nach dem Befähigungsnachweis, der Meisterprüfung u. s. w. Wir sehen also — insbesondere im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts — daß fast alle Berufskreise eine Erschwerung der Ausübung des Berufes und hiedurch eine Verringerung der Berufsberechtigten erreichen wollen. Zeichen der Zeit! Die prekäre wirtschaftliche Lage des arbeitenden und erwerbenden Mittelstandes, die Überfüllung aller Erwerbszweige, die geistige Überproduktion und das geistige Proletariat, sie sind die eigentlichen Ursachen dieser Bewegungen; da aber häufig die Notwendigkeit, nur mit dem Rüstzeug des Könnens und Wissens auf den Plan treten zu müssen, gescheut wird und weil der Kampf aussichtsreicher ist, wenn weniger Gegner zu entwaffnen sind, so sind die Schlagworte „Befähigungsnachweis“, „Meisterprüfung“, „Gewerbeberechtigung“, „Numerus clausus“, „Zulassung zur höheren Beamtenkarriere“, „Schaffung eines nur Juristen umfassenden Konzeptstatus“ und dergl. erschienen und dank ihrer Hilfe sind ganze Reihen von Mitbewerbern wirksam ferngehalten. Und weil jeder Sache ein Mäntelchen umgehängt werden muß, da sie doch nackt Anstoß erregen könnte, so werden die materiellen Interessen mit idealen Motiven verkleidet. Dann ist es — um mich meinem eigentlichen Thema zu nähern — „im Interesse der Verwaltung begründet“, daß „alle maßgebenden Stellen, von denen rechtlich erhebliche Anregungen und Entscheidungen ausgehen sollen, von Organen bekleidet werden, die des Rechtes kundig sind“, da in Ermanglung einer „hinreichenden Kontrolle der Geschäfte durch rechtskundige Beamte“ „sehr viele Mißgriffe, unbeabsichtigte und unbewußte Rechtsbeugungen auf Seite der Organe der Staatsbahnverwaltung verübt werden“. Man wird sich diese Stellen aus der Eingabe der Staatsbahnjuristen merken müssen, um jederzeit diese kollegialen und vornehmen Argumente richtig würdigen zu können.

Es ist erklärlich, daß die Techniker gegen diese Eingabe aufgetreten sind und sogar, daß sie harte Worte gefunden haben, um ihre Stellung zu markieren. Nicht ganz zu begreifen ist aber, daß der in unserem Blatte als Vertreter der Techniker zum Worte gelangte Techniker Spitzer in seinen Schlußausführungen — einem Gedankengang des Dr. Krakauer folgend — den Streitfall kompliziert. Es soll sich, seinem Wunsche gemäß, in Zukunft nur darum handeln, daß bei Besetzung von Stellen, die allgemein der Hochschulbildung bedürfen, nur Techniker oder Juristen in Konkurrenz gezogen werden. Für solche Stellen wäre nach Ansicht Spitzers die Mitkonkurrenz eines Mittelschülers zwecklos oder vielleicht gar unzulässig. Ich meine aber, daß solche Stellen im Eisenbahndienste gar nicht vorhanden sind. Es gibt Stellen, die eine juristische Vorbildung erfordern, und

*) Rammangels wegen verspätet. Anm. der Red.

**) Siehe hierüber Nr. 25 und 27, 1906.

Digitized by Google

solche, die eine technische Vorbildung erheischen, aber Stellen, für die eine juristische oder technische Vorbildung eine conditio sine qua non wäre, sind wohl nur in Köpfen vorhanden, die dem Hochschulstudium als solchem eine übertriebene Bedeutung zumessen.

Daß mit der prinzipiellen Erörterung dieser Streitfrage eine berechtigte Mißstimmung weiter Kreise verbunden wäre, dürfte auch Dr. Hilscher gefühlt haben, als er dem Aufsatze Spitzers einige Bemerkungen beifügte. Die Beamten ohne Hochschulbildung müssen für diese Bemerkungen aufrichtig dankbar sein, wurden sie doch meines Wissens zum ersten Male von einem Beamten mit akademischer Vorbildung öffentlich in Schutz genommen. Aber es ist trotz alledem nur ein Zuckerbrot, das hier gereicht wird, es ist nicht die zumindest von den befähigteren Elementen des „dritten Standes“ gewünschte Gleichberechtigung. Oder soll es volle Befriedigung erwecken, wenn Dr. Hilscher meint, daß „der Befähigte in dem seiner Vorbildung entsprechenden Dienstzweige so hoch müsse aufsteigen können, als überhaupt in demselben Posten vorhanden sind?“ Man bemerke „in dem seiner Vorbildung entsprechenden Dienstzweige“ und vergesse nicht, daß die vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten“ propagierten Eisenbahnakademien für die sogenannte „mittlere Beamtenkarriere“ vorbereiten sollen!

Demgegenüber möge es mir gestattet sein, die Wünsche der Beamten ohne Hochschulbildung zu verdolmetschen. Hier muß vorausgeschickt und freimütig bekannt werden: Es ist ebenfalls der Kampf ums tägliche Brot, der diese Gattung von Beamten in die Arena führt. Jede leitende Stellung ist eben mit vermehrtem Einkommen verbunden, das bessere Lebensbedingungen zu schaffen geeignet ist. Diese Lebensbedingungen zu erreichen, ist das Ziel jedes Beamten, gleichgiltig, welcher Vorbildung er sich erfreut. Aber schon der Beginn der Laufbahn gleicht heute einem toten Rennen. Wie rasch erklimmt der Hochschüler jene Gehaltshöhen, die ein bürgerliches Auskommen halbwegs ermöglichen, im Gegensatze zu dem anderen Beamten! Es wird ja, wenn auch nicht freiwillig, so doch im Einklang mit den gegebenen Verhältnissen, anerkannt, daß der in den Eisenbahndienst tretende Hochschüler sowohl hinsichtlich des Anfangsgehaltes, als auch der Beförderungsverhältnisse bevorzugt wird. Daß aber heute schon diese Bevorzugung, die eigentlich nur ein Ersatz für die auf der Hochschule zugebrachten Jahre sein soll, zu so empfindlichen Zeitdifferenzen, z. B. in der Erreichung der VII. Dienstklasse der Staatseisenbahnbeamten führt, ist eine der Beschwerden des Beamten mit Mittelschulbildung.*) Freilich wird in den interessierten Kreisen betont, daß mit dem begünstigten Avancement auch die Umsicht und Intelligenz, die angeblich durch das Studium erworbene Fähigkeit, einen größeren Gesichtskreis zu gewinnen, bezahlt werden soll. Man möge aber aufrichtig sein und sagen, in wieviel Fällen auf diesem wohl unschätzbaren, aber auch unwägbaren und häufig nur auf natürlicher Anlage beruhenden Gebiete die erhöhte Zahlung durch erhöhte Leistungen gerechtfertigt erscheint. Wenn hiebei noch festgehalten wäre, daß der mit akademischer Vorbildung eintretende Beamte eine exzeptionelle, seinem fachlichem Studium entsprechende Verwendung erhält! Dies ist aber, wie wir ja alle wissen, nicht der Fall, ja, es ist nicht selten, daß er gleiche oder sogar geringer zu bewertende Arbeiten Tisch an Tisch mit den übrigen Beamten zu vollziehen hat. Diese Bevorzugung erreicht der Hochschüler durch die Einreihung in einen besonderen Status (jeweilig für Techniker und Juristen getrennt), der bei Oberbehörden (Eisenbahnministerium) noch zu weiteren Begünstigungen führt. Hier ist dem Beamten mit Mittelschulbildung, sei er auch noch so befähigt, jedes Vorwärtskommen fast unmöglich. Da bei diesen Stellen von der Fiktion ausgegangen wird, daß Referate tarifarischen, finanziellen, administrativen oder technischen Inhaltes nur von rechtskundigen oder technischen Beamten erstattet werden können, wird der Beamte mit Mittelschulbildung nur immer Handlanger, Zugeteilter bleiben, wird ein „Langen nach führenden Stellungen über den Hochschüler hinweg“ auch nach noch so langer Dienstzeit ganz ausgeschlossen sein.

Und diesen Verhältnissen ist es zuzuschreiben, wenn die „Beamten dritten Grades“ die Forderung erheben, alle Posten sollen allen Beamten zugänglich sein — viele sollen berufen sein, damit wenige auserwählt werden. Sie wollen, daß im Falle der sachlichen Betätigung und der persönlichen Eignung auch die gut dotierten Stellen allen Beamten ohne Unterschied des Vorstudiums offen stehen sollen.

Aus dieser allgemeinen, aus ökonomischen und prinzipiellen Gründen erhobenen Forderung ergeben sich eine Reihe von Detailwünschen, deren Besprechung mit dem Thema nur mehr in losem Zusammenhange stünde. Nur im Vorbeigehen sei auf eines noch eingegangen, weil auch Ober-Ingenieur Spitzer hievon spricht. Die Führung getrennter Status erscheint mir unnötig; um den Hochschüler die 4 bis 6 Jahre, die er gegenüber dem Beamten ohne Hochschulbildung im Nachteile ist, zu ersetzen, könnte er mit entsprechend höherem Anfangsgehalt (wie es schon heute geschieht) in den Eisenbahndienst übernommen werden. Aber jede weitere Bevorzugung, lediglich auf Grund des Vorstudiums, ist unbillig und ungerechtfertigt. Sind tatsächlich auf der Hochschule erworbene Fachkenntnisse und Qualitäten vorhanden, dann wird sich der Hochschüler in der Praxis jederzeit durchsetzen und auch die führenden Stellen in verhältnismäßig kurzer Zeit erreichen können. Freie Konkurrenz! Das ist das Schlagwort, das die Beamten mit Mittel-

*) Ich entnehme der „vergleichenden Tabelle über das Diensteinkommen bei der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und den k. k. Staatsbahnen anderseits“, aus der Petition der Nordbahnbeamten aus Anlaß der Verstaatlichung des Unternehmens an das Abgeordnetenhaus, daß die Hochschüler bei den k. k. österr. Staatsbahnen die VII. Dienstklasse nach 12, die Beamten mit Mittelschulbildung nach 26 Dienstjahren erreichen.

Digitized by Google

schulbildung prägen, obwohl sie wissen, daß die freie Konkurrenz in der Regel die Befähigung des akademisch Vorgebildeten in das hellste Licht setzen wird. Es darf ja nicht gelegnet werden, daß der jetzt vorhandene Beamtenkörper wenig Elemente enthält, die befähigt sind, um leitende Posten in Konkurrenz zu treten. Es liegt dies in der weitestgehenden Arbeitsteilung des modernen Großbetriebes, der Notwendigkeit, eine Unzahl lediglich mechanische, geistlose Arbeit erfordernde Stellen besetzen zu müssen, und — last not least — in der Tatsache, daß einerseits der junge, bildungsfähige und ambitionierte Beamte weder herangezogen noch auch gefördert wird und anderseits ein rascheres Vorwärtskommen, ein begünstigteres Avancement fast ganz ausgeschlossen ist. Wie sagte jüngst der österreichische Finanzminister: Steigt die Welle, so trägt sie auch! Man möge die Anforderungen an einzelne steigern, sie vielfach verwenden und je nach Würdigung fördern — sie werden für die akademisch Vorgebildeten vielleicht nicht viele, aber sachlich und fachlich ebenbürtige Konkurrenten liefern. Hiedurch würden aber jene wieder zu erhöhten Leistungen angespornt, das Niveau des Beamtenkörpers würde gehoben und den Nutzen hievon hätte der Arbeitgeber, die Verwaltung. Damit wäre es auch mit der Sicherung der diversen maßgebenden Stellen (mit Ausnahme jener rein juridischen oder technischen Charakters) vorbei und ein reger Wettbewerb hiefür müßte eintreten.

— — — — — — — — — — — —

Als ich diese Zeilen schrieb, wehte mir der Zufall ein Zeitungsblatt auf den Tisch. Es enthält einen Leitartikel über die aufsehenerregende Berufung eines Bankdirektors zu einem hohen reichsdeutschen Staatsamte. Ich entnehme dem Schlusse dieses Artikels einige Sätze, die mich wieder an den Ausgangspunkt meines Aufsatzes führen: — — „Immer wieder wird der Versuch gemacht, den Spielraum des Talentes durch Befähigungsnachweis einzuengen, durch ein System von Prüfungen, durch einen geregelten Stufengang. Aber es gibt etwas, das stärker ist als alle diese Beschränkungen, das ist das Talent. Es braucht einen gewissen Spielraum zu seiner Entwicklung, es gedeiht am besten in der Freiheit, mitten im vollen Leben. Gerade die stärksten Talente werden den Drang in sich fühlen, von den markierten Wegen abzuweichen und sich durch Gestrüpp und Wildnis einen Weg zu bahnen".

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1904.

Der unlängst versendeten neuesten Vereins-Publikation sind nachfolgende wichtige und interessante Daten zu entnehmen.

Abschnitt *A.* Verwaltung, Länge und Betriebseröffnung.

Die dem Vereine angehörenden Bahnen zerfallen in drei Gruppen:

I. 25 deutsche,

II. 8 luxemburgische, niederländische und andere,

III. 26 österr.-ungar. Bahnen (hievon 15 österreichische, 2 gemeinsame, 8 ungarische und 1 bosnische).

Die Bahn-, bezw. Betriebslänge betrug zu Ende des Berichtsjahres bei

Gruppe	I	52.944 bezw.	52.995 *km*
„	II	7.030 „	7.496 „
„	III	36.932 „	37.536 „

Von der Länge aller Bahnen waren 72.308 *km* ein-, 24.372 *km* zwei- und 230 *km* mehrgeleisig, hiezu kommen noch 37.536 *km* Bahnhofs-, Ausweich- und Nebengeleise.

Abschnitt *B.* Allgemeine Beschreibung.

Die Anzahl der Wegübergänge, Durchlässe u. dgl. beträgt 342.837, die der Brücken 39.755, die der Tunnels, Galerien und Viadukte 1997.

Von der Gesamtlänge der durchgehenden Geleise (120.292 *km*) bestanden aus Stahlschiene 16.274·3 *km* (0·18%), aus breitfüßigen Schienen auf Einzelunterlagen 118.361 *km* (98·39%), aus breitfüßigen Schienen auf Langschwellen 1643 *km* (1·36%) und aus unmittelbar auf der Unterbettung ruhenden breitfüßigen Schienen 93 *km* (0·08%). Die erstere und letztere Kategorie findet sich bei Gruppe II nicht vor.

Die Länge der durchgehenden Geleise auf Einzelunterlage beträgt

		bei einem Schienengewichte			
		bis inkl. 30 kg	bis inkl. 35 kg	bis inkl. 40 kg	bis inkl. 45 kg	über 45 kg
bei Gruppe	I	3.380	39.468	13.512	12.869	659 *km*
„ „	II	2.266	3.089	3.027	6	104 „
„ „	III	13.293	19.186	5.885	1.616	— „

Das bezügliche Verhältnis stellt sich bei allen Bahnen auf . . . . 16·00 : 52·17 : 18·95 : 12·24 : 0·64.

Auf durchgehende Geleise mit hölzernen Querschwellen entfallen 98.821 *km* mit einer Schwellenanzahl von 124·3 Millionen, auf solche mit eisernen Querschwellen 19.479 *km* mit einer Schwellenanzahl von 25·3 Millionen, auf solche mit Steinwürfeln usw. 42 *km*. Von der mittleren Kategorie entfällt der überwiegende Teil (nämlich 18.714 *km* auf die deutschen Bahnen.

Die Anzahl der Weichen, unter denen Zungenweichen (einfache und dreiteilige Zungenweichen, halbe und ganze Kreuzungsweichen), Schleppweichen und Weichen ohne Geleisenunterbrechung unterschieden werden, beträgt — auf einfache Weichen berechnet — im Berichtsjahre 270.882 Stück, die Anzahl der Herz- und Kreuzungsstücke 320.470, ferner werden 3357 Drehscheiben für Lokomotiven, 4405 für Wagen und 1077 Schiebebühnen verzeichnet.

Von der Bahnlänge aller Vereinsbahnen lagen 29.914 *km* = 31·4% in wagrechter Strecke, 375 *km* = 1/3% in der Neigung über 1:40, 67.741 *km* = 71 1/2% in gerader Strecke, 3942 *km* = 3 2/3% in Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 300 *m*. Die größte verzeichnete

Digitized by Google

Neigung ist 1:14·7, der kleinste Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke 40 *m*.

An Stationen, Haltestellen und Haltepunkten sind bei Gruppe I 10.708, bei Gruppe II 1109, bei Gruppe III 7245, insgesamt 19.062 verzeichnet. Werden diesen Ziffern die bei den einzelnen Bahngruppen angegebenen Ladevorrichtungen (Rampen, Ladebühnen, Krane etc.) der Zahl nach gegenübergestellt, so ergibt sich für jede Station (im weiteren Sinne) ein Durchschnitt von 2·3 Ladevorrichtungen bei Gruppe I, von 1·5 Ladevorrichtungen gleichmäßig bei Gruppe II und III.

An festen und tragbaren Telegraphen-Apparaten und Fernsprechern waren 77.984 Stück in Verwendung; die Streckenblockierung umfaßte 14.312 *km* und standen auf 4881 Stationen die Deckungssignale unter Blockverschluß der Station.

Abschnitt *C.* Unterhaltung, Erneuerung und kleinere Ergänzungen der baulichen Anlagen.

Die Länge der unterhaltenen Geleise betrug im Jahresdurchschnitte 163.433 *km*; von diesen wurden in zusammenhängenden Strecken 555 *km* Geleise aus Eisen- und 3723 *km* Geleise aus Stahlschienen in 47 *km* Geleise aus Eisen und 4231 *km* Geleise aus Stahlschienen umgebaut. Die hiefür aufgelaufenen Kosten betrugen 211 Millionen Mark, einschließlich der Kosten sonstiger kleineren Anlagen wurden 314 Millionen Mark ausgegeben, von denen

		per Kilometer unterhaltener Strecke
auf Gruppe	I 232 Mill. Mark	4414 Mark
„ „	II 20 „ „	2912 „
„ „	III 62 „ „	1671 „

entfallen.

Abschnitt *D.* Anlagekapital.

Der Gesamtbetrag des bis Ende 1904 verwendeten Anlagekapitales beziffert sich bei den Bahnen

der Gruppe	I auf	14.836,392.805 Mk.
„	II „	1.233.025.230 „
„	III „	8.255,272.413 „
	zusammen . .	24.325,690.448 Mk.

Auf den Kilometer Bahnlänge entfällt von dem Anlagekapital

bei Gruppe I ein Betrag von 285.218 Mk.
„ „ II „ „ „ 240.934 „
„ „ III „ „ „ 250.503 „

im Gesamtdurchschnitte ein Betrag von 270.003 Mk.

Der kilometrische Durchschnitt schwankt bei den Bahnen der Gruppe I zwischen 47.540 und 435.804, bei Gruppe II zwischen 224.786 und 635.210, bei Gruppe III zwischen 35.235 und 698.131 (Südbahn, österreichisches Netz).

Abschnitt *E.* Fahrbetriebsmittel.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1904 besaßen die Vereinsbahnen, u. zw. Gruppe I 21.159, Gruppe II 1939 und Gruppe III 8784, alle zusammen 31.833 eigene Lokomotiven, darunter 54 mit einer, 11.833 mit 2, 17.068 mit 3, 2677 mit 4 und 201 mit 5 Treibachsen. Von den vorhandenen 83 Motorwagen gehören 49 der Gruppe I und 34 der Gruppe III an. Auf 10 *km* Betriebslänge entfielen bei den einzelnen Gruppen 4·06, 2·60 und 2·38, im Durchschnitte aller 3·30 eigene Lokomotiven. Unter der Gesamtzahl der Lokomotiven befinden sich 8671 Tenderlokomotiven.

Auf den eigenen Betriebsstrecken der Vereinsbahnen haben die eigenen und fremden Lokomotiven einschließlich der Motorwagen während des Berichtsjahres mit Zügen jeglicher Art (Schnell-, Personen-, gemischten, Güter-, sowie Material- und Arbeitszügen einschließlich der Schneepflugfahrten) zurückgelegt:

bei Gruppe	I 557,771.784	Zugskilometer
„ „	II 62,831.780	„
„ „	III 215,244.874	„
	zusammen 835,848.138	Zugskilometer.

Unter Berücksichtigung der mitvorlege- oder Schiebemaschinen geförderten 44,680.514 *km* betrug die Anzahl der geleisteten Nutzkilometer 880,095.097 *km*, während 56,943.592 *km* auf Leerfahrten, ferner 35,428.157 Dienststunden auf den Verschubdienst, 15,713.676 auf den Bereitschaftsdienst entfallen. Bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden im ganzen 1.291,320.259, bezw. auf 1 *km* mittlerer Betriebslänge 13.475 Lokomotivkilometer geleistet.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven und Motorwagen der Vereinsbahnen bezüglich der Unterhaltung bei Lokomotiven, resp. bezüglich der Kosten der Züge geleistet:

bei Gruppe	I 894,329.699, resp.	783,054.749
„ „	II 87,077.351, „	79,853.353
„ „	III 309,913.209, „	282,698.724

im ganzen 1.291,320.259, resp. 1.145,606.826 Lokomotivkilometer.

Die geleisteten Tonnenkilometer betragen

		an Nutzlast	an Gesamtlast (ohne Lokomotiven-, Tender- und Motorwagen)
bei Gruppe	I	42.848,497.441	134.541,053.241
„ „	II	3.385,435.464	12.006,855.665
„ „	III	17.912,537.205	56.694,087.717
im ganzen		64.146,530.120	203.241,996.623

(Schluß folgt.)

CHRONIK.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wir erhalten folgende Zuschrift:

Geehrte Redaktion!

Dem eben versendeten stenographischen Protokolle der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 26. Oktober d. J. entnehmen wir, daß der Abgeordnete Herr Dr. Steinwender im Zuge seiner das Übereinkommen über die Einlösung unserer Eisenbahnen u. s. w. durch den Staat behandelnden Rede folgende Äußerung gemacht hat:

Digitized by Google

„Es ist mir von sehr guter Seite mitgeteilt worden, daß die Herren von der Nordbahn für das Übereinkommen eine Remuneration von K 450.000 bekommen haben".

Wir ersuchen Sie zur Kenntnis zu nehmen, daß diese Mitteilung unwahr ist, und daß aus dem bezeichneten Anlasse niemand eine Remuneration erhalten hat.

Durch Veröffentlichung des vorstehenden in Ihrem geschätzten Blatte werden Sie uns verbinden.

Wien, am 8. November 1906.

Hochachtungsvoll:

Der General-Direktor:
Jettteles.

Rentabilität deutscher Staats- und Privateisenbahnen im Rechnungsjahre 1904. Nach der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Band XXV, betrug der Überschuß der Betriebseinnahmen aller Staats- und vollspurigen Privateisenbahnen des Deutschen Reiches über die Betriebsausgaben, bei Anschreibung der Ausgaben für erhebliche Ergänzungen und der Vergütung für gepachtete Bahnstrecken, im Rechnungsjahre 1904 857·07 Millionen Mark (gegen 830·1, 734·49, 682·49, 763·1 und 777·7 Millionen Mark in den 5 Vorjahren 1903 bis 1899 zurück, 562·74 Millionen Mark im Jahre 1894), wovon 832·76 Millionen Mark auf die Staatseisenbahnen — 644·5 Millionen Mark auf die vereinigten preußischen und hessischen, 52·24 Millionen Mark auf die bayerischen, 47·4 Millionen Mark auf die sächsischen Staatseisenbahnen, 30·63 Millionen Mark auf die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen nebst den gepachteten Wilhelm-Luxemburg-Bahnen, 27·63 Millionen Mark auf die badischen, 21·4 Millionen auf die württembergischen Staatseisenbahnen, 4·91 Millionen Mark auf die mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn, 4·07 Millionen Mark auf die oldenburgischen Staatseisenbahnen — und 24·313 Millionen Mark auf die vollspurigen Privateisenbahnen entfallen.

Als Rente betrachtet, ergab der Betriebsüberschuß im Rechnungsjahre 1904/06, $11^0/_0$ (gegen $6·08^0/_0$ i. J. 1903, $5·60^0/_0$ i. J. 1902, $5·35^0/_0$ i. J. 1901, $6·10^0/_0$ i. J. 1900, $6·68^0/_0$ i. J. 1899, $6·23^0/_0$ i. J. 1898, $5·07^0/_0$ i. J. 1894) und zwar bei den Staatseisenbahnen $6·21^0/_0$ (gegen $6·14^0/_0$ im Rechnungsjahre 1903), bei den vollspurigen Privateisenbahnen $4·72^0/_0$ (gegen $4·53^0/_0$ im Vorjahre).

Von den Staatseisenbahnen brachten die höchste Verzinsung des Anlagekapitals, nämlich $7·27^0/_0$ (gegen $7·24^0/_0$ im Vorjahre), die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, dann folgen die oldenburgischen mit $6·76$ (im Vorjahre $7·06$) $^0/_0$, die mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn mit $5·40$ $(5·14)^0/_0$, die sächsischen Staatseisenbahnen mit $4·83$ $(4·61)^0/_0$, die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen nebst den gepachteten Wilhelm-Luxemburg-Bahnen mit $4·34$ $(4·62)^0/_0$, die badischen Staatseisenbahnen mit $4·28$ $(3·82)^0/_0$, die württembergischen mit $3·43$ $(3·37)^0/_0$, und an letzter Stelle die bayerischen Staatsbahnen mit $3·41$ $(3·47)^0/_0$.

Von den vollspurigen Privateisenbahnen erzielten im Rechnungsjahre 1904 die höchsten Renten: die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg—Fürth) $19·85$ (im Vorjahre $15·54$) $^0/_0$, die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn $17·57$ $(18·62)^0/_0$, die Schafflach-Gmund-Tegernseer Eisenbahn $12·99$ $(13·46)^0/_0$, die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn $11·73$ $(11·39)^0/_0$, die Haltingen-Kanderner Eisenbahn $10·80$ $(10·54)^0/_0$, die Stendal-Tangermünder Eisenbahn $8·97$ $(8·38)^0/_0$, die Rappoltsweiler Straßenbahn $8·96^0/_0$, die Eisern-Siegener Eisenbahn $8·78$ (im Vorjahre $14·68$) $^0/_0$, die Crefelder Eisenbahn $7·69^0/_0$, die Fildebahn $7·60^0/_0$, die Birkenfelder Eisenbahn (unter preußischer Staatsverwaltung) $7·18^0/_0$, die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn $6·99^0/_0$, die Bentheimer Kreisbahn $6·70^0/_0$, die Farge-Vegesacker Eisenbahn (unter preußischer Staatsverwaltung) $6·53^0/_0$, die Kahlgrund-Eisenbahn $6·05^0/_0$. Von den größeren vollspurigen Privateisenbahnen mit geringerer Rentabilität brachten die Pfälzischen Eisenbahnen $5·54^0/_0$, die Lübeck-Büchener Eisenbahn $5·83^0/_0$, die Westfälische Landeseisenbahn $4·53^0/_0$, die bayerischen Bahnen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München $4·39^0/_0$, die Braunschweigische Landeseisenbahn $4·76^0/_0$, die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn $5·23^0/_0$, die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn $3·57^0/_0$, die Bahnen im Betriebe der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft in Darmstadt $4·36^0/_0$, die Lausitzer Eisenbahnen $4·75^0/_0$, die Entin-Lübecker Eisenbahn $4·93^0/_0$, die Rintelu-Stadthagener Eisenbahn $5·28^0/_0$, die Prignitzer Eisenbahn $5·24^0/_0$.

Vervollkommnung der Stations- und Streckensicherungsvorrichtungen der königl. ungarischen Staatsbahnen. Einem Artikel des „Vasuti és közlekedési közlöny" entnehmen wir, daß die Direktion der ungarischen Staatsbahnen die Regelmäßigkeit und Sicherheit der Abwicklung des Verkehres auf ihren Linien mit allen Mitteln zu heben bemüht ist.

Ende 1905 waren auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen — die mit Sicherungsvorrichtungen versehenen Ausweichen, Abzweigungen und Verladehaltestellen nicht inbegriffen — in 172 Stationen Wechselsicherungsvorrichtungen vorhanden, von welchen 146 Stationen in Strecken liegen, auf welchen Schnell- und Expreßzüge verkehren.

Mit Blockvorrichtungen sind 581 *km* gesichert, und zwar: die Linien Budapest—Marchegg, Budapest—Tatatóvaros, Budapest—Salgótarján, Hatvan—Füresabony, Ujszász—Szajol und Fiume—Fiume.

Wechselsicherungen haben in erster Reihe jene Stationen erhalten, in welche mehrere Linien einmünden, auf welchen somit im Interesse der Rangierung der Züge viel verschoben werden muß; auch dort wurden sie eingeführt, wo dies wegen der ungünstigen Lokal- oder Verkehrsverhältnisse geboten war; in zweiter Reihe in solchen kleineren Stationen, auf welchen die Schnell- und Expreßzüge nicht anhalten.

Für 1906 ist die Herstellung von Wechselsicherungen auf folgenden Stationen in Aussicht genommen: Vadkert-Téglás, Klaszállás, Körös—Tarcsa, Sofronya, Gyánt, Dobrököz, Szöregh, Várad—Velencze, Kecskemét, Maros-Illye, Szászváros und Somogy—Szobb; ferner wird die alte einfache Signalvorrichtung der Station Cameral—Moravicza mit einer Geleissperrvorrichtung ergänzt werden. Die aufzustellenden neuen Vorrichtungen werden mit Vorsignalen verbunden sein.

Vorsignale wurden auch schon auf den im Vorjahre eröffneten Linien Nagyberezna—Uzsok und Szászregen—Déda hergestellt, indem in den mit Sicherungsvorrichtungen nicht versehenen Stationen Sóslak, Csontos, Malomrét, Fenyvesvölgy, Ligetes, Hajasd, Tüzhegy, Uzsok, Idecsfürdö, Maros-Vécs, Magyarós, Alsó—Déda und Déda mit Vorsignalen verbundene Schutzsignale, in den gesicherten Stationen Csorbadomb und Révhely aber mit Vorsignalen verbundene Einfahrtssignale aufgestellt wurden. Von den genannten Stationen kamen in Csontos, Malomrét, Fenyvesvölgy, Hajasd und Csorbadomb elektrische Vorsignale in Anwendung.

Blocksignale sollen im Jahre 1906 auf den Strecken Füzesabony—Miskolcz und Mezölaborcz—Lupkow errichtet, werden, nebstbei werden die laufenden Arbeiten auf der Strecke Volócz—Beszkid fortgesetzt.

Betriebsergebnisse der städtischen Straßenbahnen in Wien im Jahre 1905. Im Jahre 1905 wuchs das Bahnnetz der städtischen Straßenbahnen Wiens von 185·184 *km* auf 188.001 *km* Streckenlänge, von 354.023 *km* auf 391.744 *km* Gleislänge.

Der Wagenpark bestand Ende 1905 insgesamt aus 955 (gegen 955 im Jahre 1904) Motor- und 898 (876) Beiwagen, 2 Motorlastwagen, 2 Schneckehren mit drehbaren Bürsten-

Digitized by Google

walzen, 11 Lowrye, 2 Kaisonwagen, 3 Expeditionswagen, 36 Salzwagen und 8 Schneepflügen, endlich aus 14 noch nicht umgebauten Pferdebahnwagen; für die Fahrt auf der Straße bestanden 4 Kaesawagen, 12 Wirtschaftswagen, 9 Streifwagen, 2 Stütztwagen, 20 Baumwagen, 6 Wasserwagen, 1 Kastenwagen, 16 Turmwagen, 3 Bänkwagen, 8 Protzwagen, 2 fahrbare Leitern und 139 Schneepflüge.

Der Pferdestand betrug Ende 1905 63, gegen 59 Ende 1904.

Die Motor- und Beiwagen hatten zusammen 68.450 Fahrgastplätze, und zwar 38 111 Sitz- und 30.339 Stehplätze. (Ende 1904 waren 37.763 Sitz- und 26.149 Stehplätze, zusammen 63.912 Plätze.)

Die städtischen Straßenbahnen beschäftigten Ende 1905 außer dem Direktor und 3 der Direktion zugeteilten rechtskundigen Magistratsbeamten, 130 Beamte, 135 Beamtinnen, 464 Funktionäre und Chargen, 4403 Bedienstete ohne Chargengeld, 1676 Professionisten und Hilfsarbeiter, 9 Dirnisten, 21 Kanzleidiener, 40 Lanfburschen und 29 Bedienerinnen und Waschfrauen, zusammen also 6911 Personen gegenüber 6813 Personen zu Ende 1904.

Die städtischen Straßenbahnen beförderten im Jahre 1905 181,762.639 Personen gegen 171,993.099 im Vorjahre, daher um 9,769.540 Personen = 5·7% mehr.

Die Gesamteinnahmen betrugen K 26,099.438·62 (gegen K 24,837.877·49 im Jahre 1904), denen Gesamtausgaben von K 23,008.968·17 (K 21,488.416·40) gegenüberstehen, so daß sich ein Gebarungsüberschuß von K 3,090.470·45 (K 3,349.461·09) ergibt.

Das „Pensionsinstitut der Beamten, deren Witwen und Waisen sowie der weiblichen Angestellten der städtischen Straßenbahnen" zählte am Ende 1905 107 männliche und 132 weibliche aktive Mitglieder gegen 99, bezw. 131 Ende 1904. Sein Vermögen wuchs von K 874.460·05 auf K 917.972·41, die Beiträge des Unternehmens an das Institut betrugen K 31.453·65.

Die Mitgliederzahl der „Invaliditäts- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen" betrug am Ende des Berichtsjahres 4468 Personen. Bezugsberechtigt waren zur selben Zeit 284 Pensionisten, 284 Witwen und 143 Waisen; die entsprechenden Ziffern Ende 1904 waren 263, 264 und 148.

Die Krankenkassa für Bedienstete und Arbeiter der städtischen Straßenbahnen hatte am Ende des Jahres 1905 einen Mitgliederstand von 6780. Die Einnahmen des Jahres betrugen K 243.422·70, die Ausgaben K 242.089·11.

LITERATUR.

Österreichisches Kursbuch. Von diesem offiziellen Kursbuche (früher „Der Kondukteur") ist soeben die November-Dezember-Ausgabe erschienen, welche wieder die neuesten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtspläne und Fahrpreise, sowie einen Führer in den Hauptstädten, der Karten und Städtepläne enthält. Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Eisenbahnstationen, Trafiken etc. und von der Verlagshandlung R. v. Waldheim in Wien zum Preise von K 1·40 für die große und K —·70 für die kleine Ausgabe.

Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Aus dem Inhalte der in der 2. Oktoberhälfte erschienenen Hefte führen wir an: Nr. 81: Einige Bemerkungen über die Bahnanlagen in Nordamerika (Schluß des sehr interessanten Artikels); Nebenartikel: Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Schluß), und Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen. Nr. 82: Der Simplontunnel. Von W. Berdrow; Die Fahrgeschwindigkeit auf den badischen Eisenbahnen. Von Dr. A. Kuntzemüller. Nr. 83: Güterwagen mit erhöhter Ladefähigkeit und mit Einrichtung zur Selbstentladung. Von Geh. Oberbaurat Müller; Der Simplontunnel (Fortsetzung zu Nr. 82); Zur deutschen Signalordnung. Von Blum. Nr. 84: Der Eisenbahndienst zwischen Stralsund und Rügen und das neue Fährschiff „Bergen". Von J. Baltzer; Der Simplontunnel (Schluß zu Nr. 83); Die Übergabe der von V. D. E.-V. gestifteten Nachbildung der Lokomotive „Puffing Billy".

Der Nachrichtenteil jedes Heftes ist reichhaltig wie immer.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Dr. Georg Eger, Reg.-Rat. XXII. Bd. Heft 3 und 4, Breslau, Kern's Verlag.

Die vorliegenden, den 22. Band der trefflichen Zeitschrift vollendenden Hefte enthalten eine außergewöhnlich große Reihe von interessanten Abhandlungen (12) und Entscheidungen (120) aus den verschiedensten Gebieten des Eisenbahnrechtes, ferner eingehende Buchbesprechungen und Anzeigen, endlich Mitteilungen über die neuesten Erscheinungen der Eisenbahngesetzgebung von fast ganz Europa. Es ist wohl überflüssig, die juristischen Kollegen des Eisenbahndienstes immer wieder auf die Zeitschrift aufmerksam zu machen; wir möchten aber auch den vielen Kollegen vom Transportdienste die regelmäßige Lektüre, insbesondere der Entscheidungen, lebhaft empfehlen, da diese ein ungeheuer reiches Material der verschiedensten, in der Praxis vorgekommenen Fälle enthalten und angezeichnete Belehrung bieten.

Photographisches Praktikum und **Ratgeber für Anfänger im Photographieren und für Fortgeschrittene.** Von Ludwig David, k. u. k. Major der Artillerie. Verlag von Wilhelm Knapp, Halle a. S. 1906.

Die photographischen Lehrbücher des Major David haben schon seit langer Zeit einen vorzüglichen Ruf auf dem Gebiete der photographischen Literatur und so werden auch diese beiden Bücher ihren raschen Absatz finden. Das photographische Praktikum enthält in gedrängter Kürze diejenigen praktischen Kenntnisse, welche ein fortgeschrittener und gebildeter Photograph sich aneignen soll, um Anspruch auf technische Meisterschaft erheben zu können. Es wird das Buch vorwiegend höher strebenden Amateuren ein vorzüglicher Lernbehelf sein. Der Theorie wurde nur der notwendigste Raum zugewiesen, während dem Photographen die praktisch erprobten Vorschriften für die Arbeiten im Laboratorium oder im Studierzimmer erläutert werden. Für das Verständnis genügen die photographischen Grundbegriffe, welche in dem zweiten, oben angeführten, in 35. Auflage erschienenen Ratgeber für Anfänger im Photographieren enthalten sind. Dieser Ratgeber enthält in knapper Form die photographischen Regeln in der Weise zusammengefaßt, daß sie leicht verständlich und für das Selbststudium geeignet sind. Diese neue Auflage ist gegenüber der vorangehenden um die Kapitel über Dreifarbenphotographie bereichert.

Annalen des Deutschen Reiches. Zur Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. Herausgegeben von Dr. Eheberg und Dr. Dyroff. München 1906. Schweitzer Verlag.

Die jüngst erschienenen Hefte 5, 6 und 7 enthalten eine große Reihe namentlich für den Sozialpolitiker interessante Arbeiten, z. B. Unfallversicherung der Detailhandelsgeschäfte, französische Unfallversicherung, einheitliches Privatbeamtenrecht etc., ferner einen auf breiter Basis aufgebauten Artikel über die Technik der Bankdepotgeschäfte.

Wir machen daher wiederholt auf diese gediegene Zeitschrift aufmerksam.

Digitized by Google

Haberlands Unterrichtsbriefe für das Selbststudium der englischen Sprache. Herausgegeben von Prof. Doktor Thiergen und Alexander Clay, M. A. Erster Kursus (Brief 16—20). Verlag von E. Haberland, Leipzig-R., Eilenburgerstraße 10/11. Preis der einzelnen Briefe je 75 Pfg.

Die vorliegenden Briefe 16—20 schließen den 1. Kursus ab. Neben ausgezeichneten Lese- etc. Übungen ist die Formenlehre nunmehr beendet und in 186 Fragen wird der gesamte grammatische Stoff nochmals wiederholt und befestigt. Der 2. Kursus behandelt die Syntax.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 30. Oktober 1906. Se. Exzellenz Dr. von Wrba eröffnet die erste Versammlung in der Saison 1906—1907, begrüßt die zahlreich anwesenden Mitglieder und insbesondere die Gäste aus dem Deutschen Reiche, die Herren Geheimrat Nottebohm aus Haile und Regierungsrat Meyer aus Breslau. Hierauf richtete Se. Exzellenz die folgenden Worte an die Versammlung:

Zunächst obliegt mir die schmerzliche Pflicht, des Verlustes zu gedenken, welchen unser Club durch das Ableben einer Reihe von Mitgliedern erlitten hat.

Es sind dies:

Das unterstützende Mitglied Herr Anton Urban sen., Verwaltungsratsmitglied der Schrauben- und Schmiedewaren-Fabriks-Aktien-Gesellschaft Breitlier & Co., A. Urban & Söhne in Wien.

Ferner die Herren wirklichen Mitglieder:

Wenzel Hantschke, Maschinendirektor - Stellvertreter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft; Oswald Hüffel, Inspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft i. P.; Alexander Klee, Beamter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft i. P.; Emil Kralicek, Bureauvorstand der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Johann Kremser, kaiserlicher Rat, Inspektor, Stationsvorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Gustav Kvapil, Ober-Kontrollor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Karl Luckmann, Mitglied des Staatseisenbahnrates, Direktor der Krainischen Industrie-Gesellschaft, Handelskammer-Mitglied in Aßling; Gabriel Michalovits, Ober-Ingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn i. P.; Ferdinand Schwenk, k. k. Regierungsrat, Zentral-Inspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn i. P.; Leopold Sowa, Ober-Inspektor, Direktions-Abteilungsvorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Verblichenen waren uns liebwerte Kollegen, denen wir stets ein treues Andenken bewahren werden und ich bitte Sie, sich zum Zeichen der Trauer von den Sitzen zu erheben. (Die Anwesenden erheben sich.)

Wenn ich mich nunmehr den geschäftlichen Angelegenheiten zuwende, so bin ich diesmal nicht in der Lage, von bemerkenswerten Ereignissen zu sprechen, die sich in den abgelaufenen Monaten in unserem Clubleben zugetragen haben.

In dem Mitgliederstande ist seit Schluß der vorigen Saison eine wesentliche Änderung nicht eingetreten, und es zählt der Club im Augenblicke:

619 wirkliche, 31 unterstützende und 3 korrespondierende, zusammen 653 Mitglieder.

Die finanziellen Verhältnisse des Club österr. Eisenbahn-Beamten sind normale und es berifft sich unser Vereinsvermögen gegenwärtig mit K 3140.—.

Die Komitees haben alle Vorbereitungen für die neue Saison getroffen und es haben unsere Vortrags- und Vergnügungs-Komitees für unsere geistigen und geselligen Bedürfnisse durch Zusammenstellung einer reichhaltigen Programmes in anerkennenswerter Weise vorgesorgt. Das Programm für die Vorträge und für die Veranstaltungen des Vergnügungs-Komitees wird für jeden Monat separat in unserem Cluborgan bekanntgegeben werden.

Ich hoffe, daß die Bemühungen dieser beiden Komitees durch eine recht zahlreiche Beteiligung der Mitglieder und ihrer Angehörigen an den Clubversammlungen und Vergnügungsabenden gelohnt werden, die beste Anerkennung, die wir den Leistungen dieser Herren zollen können.

Das Beneficien-Komitee ist mit der Revision der Begünstigungen für das neue, im Almanach 1907 des Club österr. Eisenbahn-Beamten erscheinende Begünstigungs-Verzeichnis eifrig beschäftigt.

Unsere Club-Bibliothek hat seit Erscheinen des im Almanach 1906 enthaltenen Bibliotheks-Kataloges eine Vermehrung zu verzeichnen von: 47 Bänden fachwissenschaftlicher Werke, 17 Bänden belletristischer Werke und von 3 Reisewerken.

Weiters habe ich Ihnen mitzuteilen, daß vom Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein, vom Niederösterreichischen Gewerbe-Verein, vom Wissenschaftlichen Club und vom Elektrotechnischen Verein je drei Stück Permanenz-Gastkarten für die Vorträge in der Saison 1906/1907 in diesen Vereinen übersendet worden und zur Benützung seitens der Clubmitglieder in der Clubkanzlei zur Verfügung stehen.

Die erste Veranstaltung des Vergnügungs-Komitees in der diesjährigen Saison, ein Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen findet Samstag, den 10. November, 1/8 Uhr abends statt.

In der nächsten, Dienstag den 6. November 1/7 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr k. k. Regierungsrat Doktor Johann Palisa, Adjunkt der k. k. Sternwarte einen Vortrag über: „Die Photographie in der Astronomie und ihre neuesten Errungenschaften" halten.

Den Reigen unserer jetzigen Vortragssaison eröffnet heute Herr Josef Zuffer, k. k. Ober-Baurat im Eisenbahnministerium, mit einem Vortrage: Über die offene Strecken der im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangten neuen Alpenbahnen", den er durch Lichtbilder erläutern wird.

Vorher gedenkt noch Se. Exzellenz in feierlichen Worten der beiden bedeutenden Ereignisse in volkswirtschaftlicher und politischer Beziehung auf dem Eisenbahngebiete, nämlich der Eröffnung der Alpenbahnen und der Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Diese letztere und die ihr wohl folgende weitere Verstaatlichungs-Aktion werden ihren Einfluß auf die Konfiguration der Clubmitglieder üben. Es wird die Anzahl der Mitglieder der Privat-Eisenbahnen fallen und die der Staatsbahnbeamten steigen. Se. Exzellenz knüpft hieran die Aufforderung und den Wunsch, daß der vollegiale Zusammenschluß, der sich bis nun im Club der österreichischen Eisenbahn-Beamten geltend machte, hiedurch nicht gefährdet und für die Zukunft erhalten werde möge.

Herr Ober-Baurat Zuffer des k. k. Eisenbahn-Ministeriums hält hierauf seinen Vortrag. Dieser bildet eine Ergänzung zu den im Club in der vergangenen Saison gehaltenen Vortrag über die österreichischen Alpenbahnen des Herrn Ober-Ingenieur Enderes nach der Richtung, daß Herr Ober-Baurat Zuffer die technischen Details und die Bauweisen in Skizzen anschaulicher durch Lichtbilder erläuterten Darstellung schilderte. In der Einleitung zu dem Vortrage bebt Ober-Baurat Zuffer das ruhmvolle Verdienst Se. Exzellenz von Wittek hervor, der die Alpenbahn-Vorlage im Parlamente vertrat und durchsetzte. Den weiteren Ausführungen folgte regen Interesse und jedermann erhielt den tiefen Eindruck eines mächtigen schwierigen Bauwerkes, welches hier zustande kam und das mehr als alle Kontroversen über die Würdigkeit des technischen Standes, die Bedeutung des Technikers ans Licht rückt. — Se. Exzellenz dankte unter dem Beifalle der Anwesenden dem Vortragenden und schloß hiemit die Versammlung.

Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Kriser.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate Oktober 1906.

Ausgetreten ist:

Das wirkliche Mitglied Herr Graf Franz Hardegg, Kapitular des souveränen Malteser-Ritterordens, Gutsbesitzer, Verwaltungsrat der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder: Die Herren: Alfred Konrady, k. u. k. Major, Eisenbahnlinien-Kommandant des k. u. k. 2. Regts.; Adolf Ritter Märkel-Markel, k. u. k. Hauptmann, kommandiert im Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes; Dr. Karl Albert Ritter von Hardt-Stremayr; Josef Renn, Adjunkt im Tarif-Erstellungs- und Abrechnungs-Bureau des k. k. Eisenbahnministeriums; Dr. Arnold Minihec k, Konzipist der k. k. österr. Staatsbahnen, zugeteilt dem k. k. Eisenbahnministerium; Dr. techn. Egon Ritter von Grünebaum, Maschinen-Assistent und Franz Edler von Swoboda-Freyborn, Aspirant der k. k. österr. Staatsbahnen; Alexander Lamberger, Ober-Ingenieur, Angust Mikovényi Edler von Brennobanya, Ingenieur, Siegmund Wiener, Sekretär, Rudolf Wiesgrill, Kontrollor und Dr. Hugo Husserl, Konzipist der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Dr. Friedrich Mucha, Konzipient der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Stand mit Ende Oktober 1906: 629 wirkliche, 31 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Das sanitärtechnische Atelier des Univ.-Med. Dr. Marek befindet sich jetzt

VI. Gumpendorferstraße 93.

Das Beneficien-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Bilseder. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

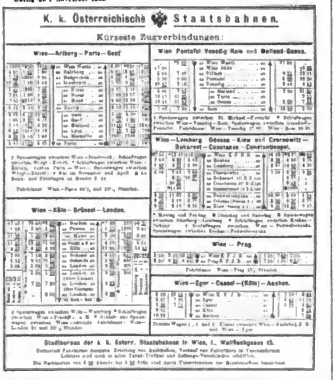
K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Schnellzugsverkehr Salzburg—Wels—Wien.

Der in der Oktoberfahrordnung aufgenommene Schnellzug Nr. 6, Strecke Salzburg—Wels—Wien wird auch ab 1. November l. J. und zwar in der ganzen Winterfahrplanperiode täglich verkehren.

Die Fahrordnung derselben (ab Salzburg 6 Uhr 25 Min. früh) bleibt wie im Oktober.


Gültig ab 1 November 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Aritzing—Paris—Genf

Wien—Lemberg Gödesa—Kow und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

Wien—Prag

Wien—Eger—Cassel—(Köln)—Aachen.

Wien—Köln—Ostende—London.

Stadtbureau der k. k. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 13.

Schienenschuh

Patent Scheinig & Hofmann.

Vollkommenste Stoßverbindung für Straßen- u. Vollbahnen.

☐ Patente in allen Staaten. ☐

Bahnen, welche unseren Schienenschuh in Verwendung gen. haben:

Linz-Urfahr, Hallstatt, Linz-Gallneuch, Pöstlingbergbahn, Preßburg, Aussee, Aussig, Teplitz, Konen, Barcelona, Krakau, Linz Ebelsberg, Zwickau, Elberfeld, Aigier, Lüttich, Valparaiso (Grubenbahn), Palermo, Wien, Nordhausen, Bielefeld, Augsburg, Chemz de Fonds, Hamm, Dortmunder Lokalbahnen, Elberfeld-Remscheid, Reichenberg, Czernowitz, Sissien, Ulm, Lübau, Mailand, Mühlhausen, Plauen, Mexiko, Insenn, Halle-Merseburg, Zürich, Kohlscheid, Aachen, Lausanne, Madrid, Braunschweig, Karlsruhe, Hohenschönhausen, Halle, Luzern, Amiens, Linguits, Essen, Solingen, Regensburg, Trier, Kassel, Düsseldorf, Ursa, St. Galler, Biella - Biela, Remscheid, Benrath, Elberfeld — Grenenberg — Remscheid, Buenos-Aires.

SCHEINIG & HOFMANN, Linz a. D., Ober-Österr.

Kais. königl. ausschl. priv.

Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik

F. AUSTIN.

Fabrik in Viehofen b. St. Pölten Station Viehofen-Fabrik der ◇ in WIEN VI. Stumpergasse 60.
St. Pölten—Tullner Bahn. Niederlage Telephon Nr. 2334.

561

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

☐ ☐ ☐

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei früher Witterung, dringende Arbeiten, bei elektr. Licht mit 90% Zuschlag. Größtes Format 2000 : 1500 mm.

☐ ☐ ☐

☐ Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager. ☐ Adjustierung der Pläne. 614

Für das österreichische Patent Nr. 14646

„Unterirdische Stromzuführungs-Einrichtung für elektrische Eisenbahnen mit Teilleiterbetrieb"

werden Käufer bezw. Lizenznehmer gesucht.

Event. Anfragen erbeten an Victor Tischler, Ingenieur und Patentanwalt, Wien, VII. Siebensterngasse 39. 611

Allerhöchste Auszeichnungen

K. k. priv.

Brückenwagen-Fabrik

C. Schember & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien-Atzgersdorf

erzeugen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerks- und Magazins-Brückenwagen, Gold-, Silber- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.

Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einstellung mit Zählwerk.

Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:

I. Akademiestraße 4. **WIEN** Ecke Maximilianstraße 8. (Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.

Schembers Patent-Wagen-Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung auf Mauerwerk ruhend oder in grubenförmen Kasten montiert. Skalen- u. Registrier-Einrichtung für die ganze Tragkraft. 598

In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1857. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 597

Reservefond d. Anst.: K 8,275.607. bes.-Versicherungssumme K 2,500,067.411. Anzahl der Mitglieder: 156.921.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 643

Werkzeugfabrik BLAU & Co.
Wien, XX. Dresdnerstraße 68.
Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Präzer, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Flächenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Preßluftwerkzeuge, sowie Ausführung kompletter Anlagen. 654

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen.
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Bisenzünder, Signalapparate, Reagen-Blitzleitungen, Elementenbau.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 636

Felix Blažíček WIEN V. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Decouperzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: Feuersichere Holzschränke. 661
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmannagasse 2.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 610

Leobersdorfer Maschinenfabrik
vorm. **GANZ & Co.**
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
nach Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 606

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 635
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Sicherstellung mit ausserordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehensnehmer pro anno 6% zahlreichend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehensnehmer hat sich binnen Monatsfrist seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die Ablehnung dieser Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehensnehmers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schuldendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehensnehmers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung entbehrlich. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden alle einmaligen Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 907

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.
Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford Univer DEC 13 1906

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 356. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 650.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 80 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 33. Wien, den 19. November 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

über **130.000** Stück

in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 648

614 Ich bitte verlangen Sie franko Prospekte und Muster von den besten steirischen

Herren- und Damenloden

für Jagd, Forst und Touristik, sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Überzieher, Ulster, von der billigsten bis zur hochfeinsten Qualität von der als reell bekannten ersten u. größten Loden-Exportfirma

VINCENZ OBLACK, k. u. k. Hoftuchlieferant, **GRAZ,** Murgasse Nr. 9/22.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 538

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

FRANZ WLACH

XIII/10, Speisingerstraße 8.

Fabrik von Signalisierungs-, Beleuchtungs- und Blechausrüstungs-Gegenständen für Eisenbahnen, Metallwarenfabrik.

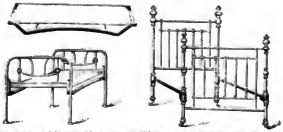
Patent-Schluß-, Ausschlag- und Bahnwächter-Laternen.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mech. • • Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175. 533

Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

F. X. Komarek

Telephon 4118. **Wien-Favoriten.** Telephon 4118.

○ ○ ○

Dampfmaschinen mit Präzisionsschieber und Präzisionsventilsteuerung.

Dampfmotore mit Wellrohr-Wasserrohrkessel für jeden Betrieb, geringste Betriebskosten.

Heißdampf-Wellrohr-Wasserrohrkessel, bester Lokomobilkessel, große Verdampfung, hoher Nutzeffekt.

Wasserreinigungs-Apparate mit Speisewasser, zur Weichmachung und Klärung des Wassers, arbeitet selbsttätig und garantiert verläßlich.

Die Fabrik baut als Spezialität:

Heißdampf-Motorwagen für Eisenbahnen jeder Spurweite, für Personen- und Güterverkehr, und

Dampfmotor-Lastwagen für Transport großer Lasten auf Straßen.

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Ziehungen im Monat Dezember	Prämie	Verlust
1864er Lose	K 10.50	K 240.—
5% Staatsdomänen-Pfandbriefe	„ 1.25	„ 10.—

Bei Anmeldungen steht es dem Versicherten frei, eventuell Barentschädigung oder Umtausch d. verlosten Stücke gegen unverlooste zu verlangen. Vollständige Tarife und Prospekte gratis und franko.

1/1 1864er Los Hauptpreis **K 300.000** Preis K 20.—.

Promessen

1/2 1864er Los Hauptpreis **K 150.000** Preis K 11.—.

Zentral-Depositenkasse und **Wechselstube** des

Wiener Bank-Verein,

Wien, I. Herrengasse 10.

Vollständig gezahltes Aktienkapital 120 Mill. Kronen. — Reserven 35 Mill. Kronen

Zweiganstalten in Wien: II. Praterstraße 15; III. Hauptstraße 11; IV. Kaiserplatz 8; VI. Mariahilferstr. 75; VII. Burggasse 56; VIII. Josefstädterstr. 25; IX. Nußdorferstr. 9; X. Kopenplatz 11; XV. Mariahilferstr. 1; XVII. Bernauer Hauptstr. 43; XX. Wallensteinplatz 3.

Filialen: Prag, Graz, Brünn, Aussig a. E., Bielitz-Biala, Budapest, Lemberg, Czernowitz, Klagenfurt, Pilsen, Konstantinopel, Karlsbad, Teplitz.

Exposituren in Preßnitz, Wiener-Neustadt, St. Pölten, Friedek-Mistek, Marienbad, Villach.

Ausgabe von Einlagsbüchern zurzeit 3 3/4 %

Verzinsung gegen reglementmäßige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bank-Verein aus Eigenem.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmaterials, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 512

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige

Lokomotiven

jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: **I. Pestalozzigasse Nr. 6.**

479

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 33. Wien, den 19. November 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Von Hermann Strach. Monats-Chronik, Oktober 1906. — Chronik: Eisenbahnball. Die Steuer- und sozialpolitischen Lasten der österreichischen Eisenbahnen. Beteiligung des Personales am Geschäftsgewinn bei den dänischen Staatsbahnen. Die Kleinbahnen in Preußen. Erfahrungen im Motorwagenverkehr der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen und ihre Betriebsergebnisse im Jahre 1905. Die längsten Eisenbahntunnels Europas. Betriebsergebnisse der Schneebergbahn im Jahre 1905. — Literatur: Geschäftsvormerkblätter 1907. Hasdungers Selbstadvokat. Lueger's Lexikon der gesamten Technik. Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik. Le France.

Clubversammlung: Dienstag, den 20. November 1906, 1/27 Uhr abends. Vortrag des Herrn Friedrich Bieber, Offizial im k. k. Handelsministerium, über: *„Reisen in Abessynien“*. (Die Expedition des Freiherrn von Mylius.) Mit Lichtbildern.

Zu diesem Vortrage haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Von **Hermann Strach.**

Durch das Gesetz vom 31. Oktober 1906, betreffend die Erwerbung des einheitlich konzessionierten Hauptbahnnetzes und der Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie der Ostrau-Friedlander-Bahn durch den Staat (R.-G.-Bl. Nr. 212) wird in der österreichischen Verkehrspolitik einer der wichtigsten Abschnitte inauguriert: die Wiederaufnahme der seit mehr als 20 Jahren als dringend nötig erkannten und wiederholt versuchten Verstaatlichung der großen Privatbahn-Unternehmungen, die Überführung des vom staatswirtschaftlichen Standpunkte so vielfach angefochtenen „gemischten Systems“ in das reine Staatsbahnsystem mit der in ihrer Notwendigkeit längst feststehenden und nunmehr unvermeidlich gewordenen Reorganisation der gesamten Staatsbahnverwaltung.

Die Verstaatlichung der Nordbahn ist das erste positive Ergebnis der schon seit dem Jahre 1882 begonnenen Verstaatlichungs-Aktion, deren Fortsetzung in großem Stile 1894 durch die Übernahme der Österr. Nordwestbahn, der österreichischen Linien der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn bezweckende Regierungsvorlage versucht wurde. Durch die programmatische Erklärung der Regierung vom 7. Juli v. J. blieb die Aktion auf der Tagesordnung erhalten, und durch die vom Abgeordnetenhause in einer eigenen Resolution ausgesprochene Aufforderung an die Regierung zu Verstaatlichungsverhandlungen mit der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang, bezw. zur Einbringung der bezüglichen Gesetzesvorlagen, fand sie neuerliche Unterstützung. Durch die von Sr. Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister in Aussicht gestellte baldige Einbringung eines „Verstaatlichungsgesetzes“, das die Durchsetzung der staatlichen Rechte bei Verstaatlichungen vor prozessualen Verzögerungen sichern und auf sämtliche einlösungsreife Privatbahnen in Zukunft Anwendung finden soll, wird sie wirksamste Fortsetzung finden.

Die Erwägung, daß die bei der Erwerbung der Nordbahn aufgetretenen Differenzen verhältnismäßig unbedeutend und die rechtzeitige Verabschiedung eines solchen Gesetzes durch das am Ende seiner Legislaturperiode stehende Abgeordnetenhaus mit Sicherheit nicht mehr angenommen werden konnte, hat die Nordbahn noch vor dem Schicksale bewahrt, die konzessionsmäßige Einlösung mit Anwendung eines neuen Verstaatlichungsgesetzes abwarten zu müssen.

Von Anhängern einer zielbewußten Verstaatlichungspolitik in Österreich wurde die Erneuerung der Konzession der Nordbahn mit 1. Jänner 1886 als bedauerliche Inkonsequenz empfunden; bei der wirren Rechtslage griff damals die Regierung zu dem Auskunftsmittel durch die Konzessionserteilung ein zweckmäßiges Übergangsstadium zu schaffen, die Möglichkeit einer für den Staat möglichst günstigen Verstaatlichung schon ab 1904 vorzubereiten. Unleugbar sind die Vorteile, welche die Staatsverwaltung dadurch erzielte, denn die Gesellschaft hat in dieser Zwischenzeit 110 Mill. Kronen aus eigenen Mitteln investiert und ohne daß der Staat eine Beihilfe oder Kosten zu tragen hatte, die im vorhinein keineswegs eine ausreichende Rentabilität versprechende 180 *km* lange Städtebahn sowie 301 *km* wichtige Lokalbahnen bauen müssen. Dem Staatsschatze wurden 24·44 Mill. Kronen an Garantievorschüssen für die mähr.-schles. Nordbahn zurückgestellt und ohne daß das geringste Unternehmer-

Digitized by Google

risiko des Staates bestand, an 24 Mill. Kronen durch den so vielfach, aber mit wenig Recht als Danaergeschenk bezeichneten Anteil am Reingewinne ihm zugeführt.

Leider mußte aber die Staatsverwaltung zur Erkenntnis kommen, daß — wie in der Begründung zum Gesetzentwurfe für die Norbahnverstaatlichung zugegeben wird — die in der Richtung auf Geltendmachung der tarifarischen Einflußnahme vorbehaltenen Hoheitsrechte des Staates trotz ihrer weitgehenden konzessionsmäßigen Sicherung sich nicht als genügende Kautel bewährt haben, um der Regierung jenen Einfluß auf das zwischen beiden Staatsbahnkomplexen gelegene Privatbahnunternehmen zu schaffen, der sich für die unbehinderte Betätigung einer weitgreifenden, rationellen staatlichen Verkehrs- und Tarifpolitik als notwendig erweist, „so daß auch im vorliegendem Falle nenerlich, die von überzeugten Anhängern des Staatsbahnsystems stets vertretene Anschauung bestätigt wird, die weitestgehenden konzessions- und vertragsmäßigen Vorbehalte und die kräftigste konsequente Handhabe des staatlichen Anfsichts- und Verfügungsrechtes gegenüber den Privatbahnunternehmungen seien nicht ausreichend, um die unmittelbare Unterstellung der Eisenbahnen unter die Staatsgewalt wirksam zu ersetzen".

Dies unumwundene Eingeständnis der Regierung muß logischerweise für die weiter zu verfolgende Verkehrspolitik richtunggebend bleiben.

Die Nordbahn mußte verstaatlicht werden, weil sie, wie es bei einem gutgeleiteten P r i v a t unternehmen begreiflich ist, nur aus dem Gesichtspunkte eines möglichst hohen Erträgnisses verwaltet wurde und hiedurch die große und oberste Aufgabe der staatlichen Verkehrspolitik beeinträchtigte, die darin gipfelt: „Die finanziellen Gesichtspunkte der Eisenbahnverwaltnng in Einklang zu bringen mit den kommerziellen Bedürfnissen der Bevölkerung, aber auch als ausgleichendes Korrelat der Zollpolitik zu wirken."

Welche Bedeutung insbesondere der letztere Teil dieser Aufgabe in dem Augenblicke gewinnt, wo die Regelung der handelspolitischen Beziehungen zwischen Österreich und Ungarn auf der Tagesordnung steht, braucht wohl nicht erst hervorgehoben zu werden und man wird nicht fehlgehen in diesem Punkte, obzwar er im Motivenberichte der Regierung keinerlei Hervorhebung fand, einen der triftigsten Gründe zu suchen, welche die beschleunigte Überführung der Nordbahn in die Staatsverwaltung angezeigt erachten ließen.

Daß die gleichen Erwägungen für die Erlangung einer staatlichen Disposition über die Grenzstationen der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und Kaschau-Oderberger Bahn sprechen, liegt auf der Hand. Die Tarifpolitik des Staates muß seinen handelspolitischen Maßnahmen den nötigen Nachdruck schaffen können und auf diesem Gebiete stenert Österreich mit der fortschreitenden Verstaatlichung einem für die Volks- und Staatswirtschaft bedeutsamen Ziele zu, einer neuen Ära unserer Handelspolitik nicht allein in ihren Beziehungen zu Ungarn, sondern auch zum Deutschen Reiche, zu Rußland und Italien. Neben den Anforderungen einer großzügigen Staatswirtschaftspolitik haben für die beschleunigte Verstaatlichung der Nordbahn die eminenten Bedürfnisse eines geordneten Betriebes der derzeitigen Staatsbahnen gesprochen.

Fast 3000 *km* Staatsbahnen im Osten des Reiches und das kleinere Staatsbahnnetz in Mähren und Schlesien waren von dem großen Stocke der westlichen k. k. Staatsbahnen durch die Nordbahn getrennt, in betriebsökonomischer Hinsicht ein unhaltbar gewordener Zustand, der die Überleitung der Verkehrsmittel von einem Staatsbahnnetze auf das andere erschwerte, der einheitlichen kommerziellen und betriebstechnischen Leitung hinderud im Wege war.

Nicht zuletzt war auch die Erwägung maßgebend, daß den Staatsbahnen, deren Rentabilität bisher infolge ihrer Znsammensetzung eine unbefriedigende bleiben mußte, endlich ein Unternehmen einverleibt werde, das dank seiner vorzüglichen Anlage, seiner Verkehrsentwicklung und Ertragsfähigkeit bessere Ergebnisse liefern könne, als das Konglomerat von Bahnen, die verstaatlicht werden mußten, weil sie entweder notleidend oder als Produkte einer verfehlten Eisenbahnpolitik durch die Inanspruchnahme der Staatsgarantien dem sanierenden Staatsbetriebe verfielen und von Bahnen, deren Rentabilität infolge ihrer Anlage als Gebirgsbahnen durch Alpen, Karst und Karpathen bei hohen Baukosten und schwierigen Betriebsverhältnissen stets eine bescheidene bleiben, und endlich von Bahnen, die aus strategischen und anderen staats- oder volkswirtschaftlichen Rücksichten schon im vorhinein unter Verzicht auf ein entsprechendes Erträgnis vom Staate gebaut werden mußten, ein Konglomerat von Bahnen, deren Mehrzahl bei schwieriger Linienführung, hohen Verzinsungserfordernissen und außerordentlichen Bau- und Einlösungskosten, geringer Verkehrsdichte und hohen Betriebskoeffizienten das budgetäre Ergebnis des Staatsbetriebes stets nachteilig beeinflussen muß.

Es ist gesetzlich für die Kontrolle vorgesorgt, inwieweit der Ertrag der neuverstaatlichten Linien sich im Staatsbetriebe geltend machen wird, denn der Artikel VIII des Gesetzes vom 31. Oktober d. J. bestimmt, daß für sämtliche einzulösenden Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn neben der einheitlichen Betriebsrechnung für das „dieselben in sich begreifende Staatseisenbahnnetz" alljährlich eine abgesonderte Betriebsrechnung aufzustellen sein wird. Eine teuere, umständliche, aber im Staatsinteresse gelegene Kontrollmaßnahme.

Die Art, wie die Verstaatlichung der Nordbahn durchgeführt wurde, unterscheidet sich wesentlich von allen bisher in Österreich vollzogenen Aktionen ähnlicher Art.

Es ist zweitellos, daß die Ablösung des Eigentums der Nordbahn durch die Staatsverwaltung „m i t e i n e m g e w i s s e n W o h l w o l l e n" vorbereitet wurde, einem Wohlwollen für die Gesellschaft und einem nicht genug anerkennungswerten Wohlwollen für deren Bedienstete, die nach langjährigen Besorgnissen vor der Eventualität

Digitized by Google

einer Verstaatlichung und den mißlichen Folgen, die eine solche in früheren Fällen stets für das in den Staatseisenbahndienst übernommene Personale mit sich brachte, nun in ihren Rechten ungekürzt und ungeschädigt nach jeder Richtung hin beruhigt, in das neue Dienstverhältnis eintreten können.

Das Entgegenkommen der Regierung der Gesellschaft gegenüber war, abgesehen von der Erwägung, daß die staatliche Ablösung von Privatrechten bei aller Rücksichtnahme auf Staatsinteresssen doch mit möglicher Schonung durchzuführen sei, in hohem Grade staatswirtschaftlich klug gewesen, indem hiedurch die Absicht, das Mißtrauen gegen einen zu weit gehenden Fiskalismus bei den folgenden Verstaatlichungen zu bannen, gewiß erreicht und die in den Kreisen aller Bedienstеten der vor einer Verstaatlichung stehenden Privatbahnen latente „Verstaatlichungsfurcht“ angesichts der Behandlung der Nordbahnangestellten, gewiß auf ein Mindestmaß herabgedrückt, wenn nicht ganz beseitigt worden ist.

Es unterliegt kaum einem Zweifel, daß das auf neuer Grundlage entstehende Haus der Abgeordneten noch entschiedener als das bisherige die Forderung an die Regierung stellen wird, auf dem eingeschlagenen Wege der Eisenbahnverstaatlichung fortzuschreiten.

Durch die Art der Nordbahnverstaatlichung hat die Staatsverwaltung sich diesen Weg geebnet, der programmäßigen Durchführung ihrer Absichten werden sich weniger Schwierigkeiten in den Weg stellen als wenn sie, wie dies ein in der Minorität gebliebener Antrag im Abgeordnetenhause verlangte, die Verstaatlichung der Nordbahn auf Grund der „konzessionsmäßigen Einlösung“ unter Anrufung gerichtlicher Entscheidungen in den strittigen Punkten erzwungen hätte.

Die Besorgnisse, daß der so bedauerliche Nationalitätenstreit auch den eminent wirtschaftlichen Fragen des Staatsbahnbetriebes und der Durchführung der Verstaatlichungen selbst sich hemmend in den Weg stellen werde, haben sich glücklicherweise bei der Übernahme der Nordbahn in ziemlich einfacher Weise zerstreuen lassen.

Durch die Formel, daß bis zu einer anderweitigen gesetzlichen Regelung die k. k. Staatsverwaltung verpflichtet wird, „bei Besetzung von Dienstposten in einem von der Nordbahn berührten gemischtsprachigen Orte auf die Angehörigen der einzelnen Nationalitäten nach Maßgabe der daselbst bestehenden sprachlichen Bedürfnisse des Verkehres sowie unter Berücksichtigung und tunlichster Wahrung der obwaltenden nationalen Verhältnisse Bedacht zu nehmen“, ist es gelungen, die Nationalitätenfrage hier weiter auszuschalten, und damit eines der am meisten zu fürchtenden Hemmnisse der Verstaatlichungsaktion hoffentlich auch für die Zukunft zu besiegen. Bis zum letzten Augenblicke hat es nicht an dem Glauben gefehlt, daß die „Nordbahnvorlage“ an der Wahlreform und Nationalitätenfrage scheitern werde und die glatte Verabschiedung in den gesetzgebenden Körperschaften soll nicht nur bei der Nordbahnverwaltung, sondern selbst in Regierungskreisen als Überraschung gewirkt haben.

Nunmehr steht die Staatsbahnverwaltung mit einemmale vor einem Komplexe brennender Fragen, die angesichts der Tatsache, daß der Betrieb der Nordbahn am 1. Jänner 1907 zu übernehmen ist, die allerschleunigste Lösung finden müssen. Nun gilt es zu beweisen, daß der Staatsbahnbetrieb in Österreich befähigt ist, voll und ganz die „wahrhaft kaufmännische Leitung“ zu ersetzen, die das Unternehmen bisher zu den besten wirtschaftlichen Erfolgen führte, nun gilt es zu zeigen, daß die von allen Seiten erhobenen Vorwürfe bureaukratischer Gebarung zu entkräften sind und daß auch Österreichs Staatsbahnbetrieb jene Vorzüge und Vorteile zu schaffen vermag, die in Nachbarstaaten diesen Betrieb zu einer beneidenswerten Höhe geführt haben.

Die Fesseln einer unzweckmäßigen Organisation werden ehestens fallen, der freieren Entfaltung einer den Verkehrsbedürfnissen des Reiches und dem Volkswohlstande Rechnung tragenden Verkehrspolitik wird nichts im Wege stehen, wenn es gelingt, dem Staatsbahnbetriebe jene mögliche Unabhängigkeit und Befreiung von fiskalischen Einschränkungen zu schaffen, die eine zielbewußte Leitung bedarf, um ihre Pflichten in verkehrstechnischer und kommerzieller Hinsicht zu erfüllen.

In der österreichischen Staatsbahnverwaltung hat es niemals an Männern gefehlt, die es ebenso wie jene vielgerühmten „wahrhaft kaufmännischen Koryphäen“ verstanden hätten, bei erträgnisreichen Bahnen, die schönsten Wirtschaftserfolge zu zeitigen. Die Kunst der Staatsverwaltung lag bis heute darin, unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen aus wenig fruchtbaren Unternehmungen bei Bedachtnahme auf die Erfüllung von opferheischenden staats- und volkswirtschaftlichen Verpflichtungen, die eine Privatbahnverwaltung ignorieren durfte, immerhin anerkennenswerte Erträgnisse herauszuschlagen. An der Spitze der immer und immer als Muster richtiger kommerzieller Führung hingestellten Privatbahnen standen und stehen noch Männer, die aus der Schule des Staatsbetriebes hervorgegangen sind und jene Fachleute der Staatsbahnverwaltung, die unter ungünstigen Verhältnissen den Staatsbetrieb auf anerkannter Höhe zu erhalten wußten, werden ohne Zweifel imstande sein, auch die Bahnverwaltung der Nordbahn in jener aufsteigenden Richtung zu erhalten, die dies Unternehmen seit jeher als Muster eines gut geleiteten Verkehrsunternehmens erscheinen ließen. Allerdings wird ein bedeutender Unterschied darin liegen, wenn statt eines gefügigen Verwaltungsrates, der die Anträge seines Generaldirektors im vorhinein genehmigt, das k. k. Finanzministerium in jeder auch bedeutungslosesten Frage sein Votum abzugeben haben wird, wenn statt der bisherigen Diktatur, statt e i n e s Kopfes, eine Mehrzahl von Direktionsabteilungen statt im Augenblicke nötige selbständige Entschlüsse zu fassen und Verfügungen zu treffen, erst immer umständlich zu erlangende Weisungen eines Ministeriums wird einholen müssen.

Digitized by Google

Hier muß und wird hoffentlich die in Aussicht stehende Organisationsänderung der Staatsbahnverwaltung ehestens einsetzen und der Erfolg des Staatsbetriebes kann und wird dann auch bei der Nordbahn nicht ausbleiben. Die Eisenbahnkommission des Herrenhauses hat der Staatsbahnverwaltung genau die Aufgaben vorgeschrieben, die sie bei Übernahme der Nordbahn zu erfüllen hat: „Es gilt jetzt neue Verkehrswege zu eröffnen, bei sich darbietender Gelegenheit, die Entstehung neuer Bahnen und Anschlüsse zu fördern. Noch mehr hat die neue Verwaltung die Benützung schon bestehender bisher in die Gebietssphäre der Nordbahn nicht einbezogener Eisenbahnlinien aufzusuchen." Der Artikel XI des Gesetzes enthält bereits die Weisung behufs Verbindung des Betriebes der durch die Nordwestbahnstrecke Zellerndorf—Sigmundsherberg getrennten Linien der nunmehrigen k. k. österreichischen Staatsbahnen mit der Nordwestbahn ein Übereinkommen zu treffen, durch welches der Staatseisenbahnverwaltung das Recht eingeräumt wird, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen im Durchgangsverkehre über die genannte Nordwestbahnstrecke gegen fixe Entschädigung zu führen oder führen zu lassen. Mittels Peagierung der 19 *km* langen Strecke Zellerndorf—Sigmundsherberg soll die direkte Überleitung des aus Galizien, Schlesien und Nordmähren stammenden Verkehres auf die von Wien nach Prag und Eger führenden k. k. Staatsbahnstrecken durchgeführt werden. „Der Staatsbetrieb muß es verstehen, wie es die Nordbahn verstanden hat, Industrien zu ermöglichen und den Verkehr dort zu schaffen, wo er nicht besteht." In letzterer Beziehung scheint der Berichterstatter (Freiherr v. Czedik) von der neuen Verwaltung mehr zu fordern, als sie beim besten Willen erfüllen könnte. Wo im Attraktionsbereiche der Nordbahn sich bisher kein Verkehr entwickelt hat, wird ihn auch die bestgeleitete Verwaltung nicht mehr schaffen können. Was die Nordbahn hob und bisher zur wirtschaftlich höchsten Entwicklung führte, waren nicht der durch Saugäderchen künstlich geförderte Lokalbahnverkehr, wie er in verkehrsarmen Ländern propagiert werden muß, das war der Massengüterverkehr, dessen Pflege sich die Nordbahn selbst unter Zurücksetzung anderer wichtiger Verkehrsbedürfnisse, ja selbst des Personenverkehrs in hervorragendster Weise angelegen sein ließ. Die neue Verwaltung „der vorzüglichsten Verkehrslinien des wohlhabenden Landes Mähren und des von einer mächtigen Industrie belebten österreichischen Schlesiens" wird ihr Hauptaugenmerk auf die Erhaltung dieses Verkehres zu lenken haben, der, wenn er der Nordbahn verloren gegangen, durch Versuche, Verkehr dort zu schaffen, wo bisher ein solcher nicht bestand, niemals hereingebracht würde. Und die Gefahr, daß dieser Massengüterverkehr zum großen Teile der Nordbahn entzogen wird, besteht, so lange die Regierung den Bau des Donau-Oder-Weichselkanales in Aussicht hält. Hat es schon zur Zeit, als die Nordbahn Privatunternehmen war, nicht an gewichtigen Stimmen besonnener Fachleute gefehlt, die, auf dem Boden einer gesunden Real-Verkehrspolitik stehend, den Bau dieses Kanales angesichts der unzureichenden natürlichen Wasserstraßen und der notwendigen technisch in wünschenswerter Vollkommenheit nicht erreichten Hilfsmittel, Hebewerke u. dgl. bekämpften, so werden heute selbst die enragiertesten Vorkämpfer künstlicher Wasserstraßen zugeben müssen, daß die so überaus kostspielige Schaffung einer verkehrstechnisch unzureichenden Konkurrenz der verstaatlichten Nordbahnlinien ein staatswirtschaftlich nicht zu rechtfertigendes Unternehmen wäre. Mit der Verstaatlichung der Nordbahn hat der Donau-Oder-Weichselkanal seine Existenzberechtigung, wenn er sie überhaupt jemals hatte, gänzlich verloren. Für einen Teil der enormen Kosten, die der Kanalbau fordert, kann die Leistungsfähigkeit der Nordbahnstrecke ins Ungemessene gesteigert werden. Wenn nötig, werden drei und auch vier Geleise, die lange nicht das kosten, was der wasserarme, im Winter während des stärksten Kohlenbedarfes unpraktikable Kanal, mit seinem langsamen und kostspieligen Hebewerkbetrieb verschlingen würde, den Massenverkehr besser und wenn es sein muß, auch billiger bewältigen.

Es gehört mehr wie gewöhnlicher Optimismus dazu anzunehmen, daß die während des Kanalbaues der Nordbahn zukommenden Frachten und nach Vollendung des Baues die Heranziehung hochwertiger Frachten „deren Pflege die an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit stehende Nordbahn sich bisher nicht ausreichend angedeihen lassen konnte", jenen enormen Ausfall wettmachen könnten, der durch die Ableitung oder nur zeitweise Verfrachtung der Kohle auf dem Kanale naturgemäß eintreten müßte.

Die Nordbahnverstaatlichung hat das im Investitionsprogramme der Regierung aufgestellte Junktim zwischen Alpenbahnen und Wasserstraßen über den Haufen geworfen und die Freunde eines prosperierenden Staatsbahnbetriebes können nur wünschen, daß in dieser für die Zukunft der „nördlichen k. k. Staatsbahnen" so hochwichtigen Frage die einzig mögliche Entscheidung so bald als möglich erfolge.

Von nicht geringem Einflusse auf die zukünftige Rentabilität der Nordbahnstrecken im Staatsbetriebe wird die Stellung sein, die die Staatsverwaltung in den Tariffragen einnehmen wird. Bezeichnend ist das Bestreben der Regierung gewesen, schon im vorhinein eine Stetigkeit der Einnahmen sicherzustellen, indem sie im Gesetzentwurfe die Bestimmung aufnahm, daß Herabsetzungen der jeweils geltenden Tarife oder Zugsvermehrungen sowie sonstige Tarif- und Verkehrsmaßnahmen nur insoweit vorgenommen werden dürfen, als durch die betreffende Maßnahme ein Sinken des Reinerträgnisses unter die Einlösungsrente ausgeschlossen ist.

Die von der Regierung mit dieser Gesetzesbestimmung, die bedauerlicherweise vom Abgeordnetenhause eliminiert wurde, verfolgte Absicht ist klar.

Auf der einen Seite sind es die namentlich im Abgeordnetenhause auftretenden Forderungen politischer

Digitized by Google

Parteien um Begünstigungen, Tarifherabsetzungen, Zugsvermehrungen für die mit mehr oder meist weniger Recht volkswirtschaftliche Argumente ins Treffen geführt werden und bei welchen die Staatsverwaltung an ihre Pflichten gemahnt wird, die Bahnen nicht allein vom Standpunkte der möglichst hohen Ertragseinziehung zu verwalten, auf der anderen Seite die Unkenrufe über die bedauerlich geringe Versinsung des in den Staatsbahnen investierten Kapitales, die die Verkehrspolitik der Staatsbahnverwaltung beeinflussen sollen. Um einen Rückhalt gegen die zweifellos bald auftauchenden Anforderungen in der erstbezeichneten Hinsicht zu erlangen, wollte die Regierung die gesetzliche Einschränkung tarif- und verkehrstechnischer Maßnahmen sich auferlegt wissen.

Nach Wegfall der Bestimmung wird sie ihren Bestrebungen staats- und volkswirtschaftliche Bedürfnisse zu befriedigen und die Rentabilität der neuverstaatlichten Linien aufrecht zu erhalten nur durch den von der Eisenbahnkommission des Herrenhauses zum Ausdruck gebrachten Wunsch unterstützt, „die Regierung möge niemals, bloß deshalb weil darum gebeten und die Bitte von politischen Parteien unterstützt wird, sondern immer nur nach genauer Prüfung der Sachlage und nur dann mit Tarifherabsetzungen vorgehen, wenn wirklich allgemeine volkswirtschaftliche Zwecke dafür sprechen und durch die mit Wahrscheinlichkeit zu erwartende Vermehrung des Verkehrs ein Ausfall in den Einnahmen von vorhinein nicht in Rechnung genommen werden muß".

Von der Widerstandsfähigkeit der Regierung bezw. Staatsbahnverwaltung derartigen „Bitten" gegenüber hängt in vieler Beziehung auch die ökonomische Zukunft der Nordbahn ab.

Mit der durchgeführten Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn tritt die älteste Lokomotivbahn Österreichs in die große Reihe der k. k. österr. Staatsbahnen. Eines der interessantesten Kapitel der österreichischen Eisenbahngeschichte erscheint damit abgeschlossen, das Entstehen und Werden, die Kämpfe und Erfolge dieser Privatunternehmung nehmen in der Wirtschaftsgeschichte Österreichs einen hervorragenden Platz ein. In einem folgenden Aufsatze sollen auch diese die gebührende Würdigung finden.

(Schluß folgt.)

Monats-Chronik — Oktober 1906.

I. Eisenbahnen.

Wichtige Gesetze und Verordnungen: Im Reichsgesetzblatt vom 1. November 1906 ist das Gesetz vom 31. Oktober 1906, betreffend die Erwerbung des einheitlich konzessionierten Hauptbahnnetzes und der Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der Ostrau-Friedlander Bahn durch den Staat, sowie das Übereinkommen veröffentlicht, das zu Wien am 3. März 1906 zwischen dem Eisenbahn- und Finanzministerium im Namen der Regierung einerseits und dem Verwaltungsrat der Aktiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgeschlossen wurde.

Neue Konzessionen: Mit Urkunde vom 30. Oktober wurde dem Privaten Sig. Schwarz in Bozen die Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen schmalspurigen Kleinbahn vom Fuße des Virglberges zur Virglwarte (Virglbahn) verliehen.

Betriebseröffnungen: Am 15. Oktober wurde die Lokalbahnstrecke Zwettl—Martinsberg, die eine Fortsetzung der Lokalbahn Schwarzenau—Zwettl nach Martinsberg bildet und die Lokalbahnen Daubleb—Wamberg—Rokitnitz dem öffentlichen Verkehr übergeben. Mit der Eröffnung der letztangeführten Lokalbahnen wurde der tausendste Kilometer der Lokalbahnen in Böhmen erreicht, ein Ereignis, das besonders festlich gefeiert wurde. Am 15. Oktober wurde weiters die Lokalbahn Tarnów—Szczucin für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Wichtige Projekte: Nach den Mitteilungen, die der Eisenbahnminister in der Sitzung des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses am 18. Oktober gemacht hat, nimmt die Regierung eine neue große Lokalbahnaktion in Aussicht. Es sollen etwa 15 Lokalbahnen durch Staatsgarantie oder staatliche Beiträge gesichert werden. Die Staatseisenbahnverwaltung würde hiebei mit einer nach Millionen zählenden Summe in Anspruch genommen werden. Eine der wichtigsten Lokalbahnen des Regierungsprogramms ist jene von Taus nach Tachau, welche ein ausgedehntes Gebiet im Böhmerwalde durchzieht und deren Herstellung einem Wunsche der deutschen und der tschechischen Bevölkerung entspricht. Die Lokalbahn Wsetin—Karlowitz ist eine Fortsetzung der bestehenden Linie Weißkirchen—Wsetin der Nordbahn. Auch für diese Strecke wird die Staatsgarantie, und zwar im Ausmaße von zirka 2 Millionen Kronen, beansprucht werden. Unter den vom Minister genannten Bahnen befindet sich auch die Linie Jaslo—Konieczna, deren Erbauung namentlich von Interessenten in Westgallizien gewünscht wird. Diese Bahn würde in Verbindung mit einer auf ungarischem Gebiete gepianten Strecke von Bartfeld nach Konieczna einen neuen Karpathenübergang darstellen. Die Kosten dürften sich auf etwa 7 Millionen Kronen belaufen und werden voraussichtlich vom Staate zu tragen sein. Der Bau der Strecke Friedberg—Aspang würde den Abschluß der seit vielen Jahren gewünschten Eisenbahnverbindung der östlichen Steiermark mit der Reichshauptstadt bedeuten. Da die Eisenbahnverbindung auf beiden Seiten bereits bis zum Fuß des Wechsels vorgedrungen ist, soll jetzt, nachdem die technischen Vorbereitungen für die mittlere Strecke vollständig beendigt sind, auch diese Strecke sichergestellt werden. Das Anlagekapital der erwähnten Lokalbahn, bei welcher auch ein ziemlich langer Tunnel in Betracht kommt, dürfte sich auf 13 bis 14 Millionen Kronen belaufen. Bei den anderen vom Eisenbahnminister genannten Linien wird der Staat sich nur in Form von Beiträgen zum Anlagekapital beteiligen. Unter den Linien, bei denen diese Art der staatlichen Partizipation vorgesehen wird, ist die Strecke von Innsbruck nach Mittenwald von besonderer Wichtigkeit. Diese Verbindung hat schon den Gegenstand eines Staatsvertrages mit Bayern gebildet und die Interessenten versprechen sich durch sie eine namhafte Belebung des Fremdenverkehres nach Tirol. Die Linie würde einen Durchbruch in der Mitte zwischen Kufstein und Bregenz darstellen, wo heute eine Verbindung mit Bayern noch nicht existiert. Die Gesamtkosten der Linie dürften etwa 15 Millionen Kronen erreichen. Durch den Bau einer Lokalbahn von Lemberg nach Stojanow soll das ausgedehnte Gebiet im Nordosten Lembergs dem Eisenbahnverkehr nähergerückt werden. Hier dürfte die Erteilung der Landesgarantie für das Vorzugskapital in Aussicht genommen werden. Trotzdem wird aber noch ein namhafterer Staatsbeitrag erforderlich sein. Auch bei der Sulmtalbahn dürfte ein staatlicher

Digitized by Google

Kapitalsbeitrag geleistet werden. Die für die Staatsgarantie nötigen Summen würden durch die Emission von Obligationen, die staatlichen Beiträge und die für den Staatsbau erforderlichen Mittel durch Rente gedeckt werden.

Im Berichtsmonat fand in Graz ein Eisenbahntag statt, der sich mit dem Stande des Bahnprojektes Gleisdorf—Hartberg befaßte. Es wurde ein Antrag angenommen, der lautet: Es sei der Bau der Wechselbahn von allen steirischen Abgeordneten und anderen Machtfaktoren ohne Unterschied der Partei als Vorbedingung des Ausbaues der Linie Gleisdorf—Hartberg und — weil zeitlich schon durch den jetzigen Stand der Projektausführung vorausgehend — gleichzeitig auch die Ausführung der Bahn Gleisdorf—Hartberg mit allen Mittel derart zu betreiben, daß sich der letztgenannte Bau organisch an den ersteren anschließt. Ebenso wurde der Zusatzantrag angenommen, worin das Eisenbahnministerium dringend aufgefordert wird, eine besondere Vorlage über den Wechselbahnbau dem Reichsrate noch in dieser Session vorzulegen und in derselben auch einen den vollständigen Ausbau dieser Bahn sichernden Kredit anzusprechen.

Die Entwicklung, die den elektrischen Bahnen in Österreich beschieden sein wird, eröffnet eine ansichtsvolle Perspektive, wenn man die Gesamtlänge der projektierten elektrischen Kleinbahnen überblickt. Diese beträgt 544 *km*. Es sind folgende Kleinbahnen projektiert: Kleinbahnen in St. Pölten und Umgebung, in Meran und Umgebung, Drahtseilbahn Fulpmes—Frohneben, Dolomiten-Bahn, (Klausen—St. Ulrich), Zahnradbahn Bregenz—Pfänder, Fleimstal-Bahn, elektrische Bahn Gmünd—Kremsbrücke, Lokalbahn Toblach—Cortina, elektrische Bahn Marienberg—Wittkowitz—Hrabowka, Rittner-Bahn (Bozen—Ober-Bozen—Klobenstein), Lokalbahn Pardubitz—Sezemitz, Bahn niederer Ordnung Chybi—Schwarzwasser, Lokalbahn Zarnbek—Reichsbrücke—Mährisch-Ostrau, Virgl-Bahn (Seilbahn), Lokalbahn Nendorf—Zabfech—Wittkowitz, Lokalbahn Innsbruck—Reutte, Lokalbahn Bochin—Moldauthein, Lokalbahn St. Leonhard—Landesgrenze, die Kleinbahnen Kemmelbach—Ybbs, Dermullo—Mendel-Paß und Bodenbach—Umgebung, Lokalbahn Tabor—Jung-Woschitz, Seilbahnen in Karlsbad, Lokalbahn Marienberg—Schönbrunn (Eligoth), Lokalbahn St. Johann—Kössen, elektrische Kleinbahnen in Saaz, Kleinbahn Lees—Veldes, Bahn niederer Ordnung Pilsen—Stěnowitz und Lokalbahn Abbazia—Lovrana.

Bau: Die Ausgestaltung der Bahnhofsanlagen in Karlsbad durch Errichtung eines neuen definitiven Zentralbahnhofes daselbst bildet seit längerer Zeit den Gegenstand der Aufmerksamkeit des Eisenbahnministeriums. Diese Angelegenheit ist nun wieder einen wesentlichen Schritt ihrer Realisierung entgegengeführt worden. Im Eisenbahnministerium ist der Entwurf eines Projektes für den neuen Karlsbader Zentralbahnhof ausgearbeitet worden, welcher den Gegenstand der Besprechung in einer jüngst in Karlsbad abgehaltenen Konferenz bildete, an der Vertreter des Eisenbahnministeriums, sowie der unmittelbaren Interessenten, nämlich der Staatsbahndirektion Pilsen und der Buschtiehrader Eisenbahn teilnahmen. In dieser Besprechung wurde das zur Ausführung zu bringende Projekt endgültig festgestellt und es wird nun zur Ausarbeitung gelangen. Sodann wird über die Modalitäten der Ausführung das Erforderliche verfügt werden.

Die Um- und Ausgestaltung der Bahnhöfe in Salzburg und Bischofshofen soll bis zur Eröffnung der Gesamtlinie der Tauernbahn, also im Laufe des Jahres 1908, beendet werden, weil beide Bahnhöfe in dem über die Tauernbahn sich bewegenden Verkehr eine bedeutende Rolle spielen werden. Die Umbauarbeiten in Salzburg sind schon weit vorgeschritten, und demnächst wird, nachdem eine Reihe von baulichen Herstellungen und Geleisenanlagen bereits durchgeführt ist, der Bau des Gebäudes für den Personendienst in Angriff genommen werden; die Arbeiten werden derart betrieben, daß an der rechtzeitigen Vollendung des neuen Bahnhofes nicht zu zweifeln ist. Auch die Ausgestaltung des Bahnhofes in Bischofshofen, die einen Aufwand von mehr als 600.000 Kronen erfordert, soll energisch in Angriff genommen werden und zur Durchführung gelangen. Der Bahnhof Bischofshofen erhält einen Inselperron, ein neues Aufnahmsgebäude und ein neues Heizhaus mit 20 Ständen nach der neuesten Type. Die Detailprojekte für die verschiedenen baulichen Objekte sind fertiggestellt und werden demnächst der politischen Begehung unterzogen werden. Der Bau des neuen Heizhauses ist bereits einer Bauunternehmung übertragen worden und wird unverzüglich in Angriff genommen werden.

Während im Abgeordnetenhause über die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verhandelt wurde, vollzog sich bei dieser Bahn ein nicht unbedeutsames Ereignis. Zwischen Oswiecim und Trzebinia wurde die letzte bisher eingeleisige Strecke der Linie Wien—Krakau doppelgeleisig ausgebaut, so daß nunmehr diese ganze Linie doppelgeleisig ist. Am schwierigsten gestaltete sich die Legung des zweiten Geleises auf der Weichselbrücke der Nordbahn bei Chelmek, doch wurde auch diese Anfgabe mit allen Hilfsmitteln der modernen Brückenbautechnik und unter Bedachtnahme auf die allfällige künftige Entwicklung der Weichselschiffahrt gelöst.

Betrieb: Am 1. Oktober sind die neuen Verkehrs- und Signalvorschriften in Kraft getreten, deren Erörterung mit Rücksicht auf einen jüngst in unserem Blatte erschienenen Artikel (Nr. 26) wohl unterbleiben kann. In Fachkreisen wird anläßlich der Durchführung der Signalvorschriften, die bekanntlich auch neue Streckensignale — Vorsignale — anordnen, besprochen, in welcher Weise das sogenannte „Linksfahren" der österreichischen Eisenbahnen mit der Aufstellung der Signale in Einklang gebracht werden könnte. Man könnte entweder die Lokomotiven durch Umsetzen des allgemein rechts befindlichen Führerstandes nach links umbauen oder das Fahren auf dem rechten Geleise anordnen. Da der Umbau der Lokomotiven ganz bedeutende Kosten erfordern und sonstige Übelstände hervorrufen würde, werden dem Vernehmen nach bereits Einleitungen getroffen, das „Rechtsfahren" auf den österreichischen Eisenbahnen einzuführen. Hiezu ist es nur notwendig, die Weichenanlagen in kleineren Mittelstationen zu ändern und sonstige kleinere Betriebsvorkehrungen zu treffen. In den Kopfbahnhöfen ist eventuell eine Verlegung der Wartesäle, Kassen- und Gepäcklokale von links nach rechts und die Schaffung von Zwischenperrons erforderlich. Es wird berechnet, daß diese Durchführungen kaum den achten Teil der Kosten für die Umgestaltung der Lokomotiven betragen würden.

Das Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 8. Oktober angeordnet, daß bei Streckenblockeinrichtungen Eingriffe in die Blockwerke und die dazu gehörigen Nebeneinrichtungen (Kontaktvorrichtungen u. s. w.) nur dem die Erhaltung versehenden Personal gestattet, dem die Blockwerke bedienenden Personal hingegen gänzlich und ausnahmslos untersagt werden. Bei eintretenden Störungen in der Blockeinrichtung sowie bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr, die die regelrechte Bedienung der Blockwerke verhindern, ist die Zugfolge nach Zugmeldevorfahren zu regeln, wesinahe alle Blockposten unverweilt mit Zugmeldetelephonen anszurüsten sind.

In der Sitzung des Eisenbahnausschusses vom 17. Oktober kamen auch die Beschwerden über den Waggonmangel zur Sprache. Der Eisenbahnminister teilte mit, daß der Bestand der Staatsbahnen an Fahrbetriebsmitteln durch das Vorgehen der italienischen Bahnverwaltungen höchst ungünstig beeinflußt werde, die zirka 1000 österreichische Waggons

Digitized by Google

auf ihren Linien zurückbehalten haben. Der Minister erklärte, er sei fest entschlossen, wenn Mahnungen in dieser Richtung nichts fruchten sollten, mit scharfen Maßregeln vorzugehen und eventuell den Übertritt österreichischer Güterwagen über die italienische Grenze zu inhibieren. Bei Besprechung der Maßnahmen wegen Vermehrung der Fahrbetriebsmittel brachte der Minister zur Kenntnis, daß die Bestellung von 1000 Wagen für Anfang des Jahres 1907 in bestimmte Aussicht genommen sei. Überdies seien Anschaffungen auf Rechnung des Ersatzes für die im Jahre 1906 kassierten Fahrbetriebsmittel zu gewärtigen, die einen Kostenaufwand von rund 9 1 Millionen Kronen erfordern. Der Eisenbahnminister versicherte endlich, daß er auch für die folgenden Jahre seine intensiven Bestrebungen auf eine ausgiebige Vermehrung der Fahrbetriebsmittel richten werde, um ein Insuffizienz des Wagenparkes dauernd zu begegnen.

Die Zuckerindustrie hat in der diesjährigen Kampagne infolge des Mangels an Leihwaggons, sowie Alimentierung der Alpenbahnen mit Waggons der k. k. Staatsbahnen mehr denn je unter dem Waggonmangel zu leiden. Um der Waggonkalamität im Rahmen der tatsächlich vorhandenen Transportmittel wenigstens teilweise abzuhelfen, hat der Zentralverein für Rübenzuckerindustrie in Wien dem Eisenbahnminister die Bitte unterbreitet, von den Zuckerversandstationen direkte Zuckerzüge mit Eillastzugsfahrzeiten bis Triest einzuführen und auf diese Sendungen die Eilgutlieferfristen anzuwenden. Die bisdurch erreichte rasche Tonnierung der Waggons würde zweifellos den effektiven Bedarf an Waggons nicht unbedeutend vermindern. Da Eillastzüge für den Transport von lebendem Vieh, Fleisch, Marktgütern etc. schon bestehen und ein anderes Mittel nicht existiert, um den Waggonmangel mit dem vorhandenen Waggonpark sofort zu vermindern, glaube die Zuckerindustrie darauf rechnen zu dürfen, daß die erbetenen Maßnahmen noch vor Beginn der Zuckerexportkampagne in Kraft treten werden.

Bei der am 20. Oktober im Eisenbahnministerium abgehaltenen Fahrplankonferenz wurde auf Grund eines Beschlusses des Staatseisenbahnrates, sowie im Sinne der von den Interessenten, insbesondere dem Landesverbande für Fremdenverkehr in Tirol, kundgegebenen Wünsche an die Südbahn das Ersuchen gestellt, im Anschlusse an die bestehenden vier Schnellzüge Triest (Stb.)—Aßling—Rosenbach über Villach direkte Schnellzugsanschlüsse nach Süd- und Nord-Tirol herzustellen, wodurch sich zugleich sehr günstige Zugsverbindungen mit bestehenden Zügen nach und von München, sowie über den Arlberg ergeben würden. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich bereit erklärt, diese Schnellzüge direkt bis Villach zu führen. Die Südbahn hat es jedoch abgelehnt, die erforderlichen Schnellzüge für diese — wie erwähnt — besonders vom Tiroler Landesverbande für Fremdenverkehr als notwendig bezeichneten Verbindungen einzurichten. Dagegen wird die Südbahn, der vornehmlich die Verbesserung des Verkehres Wien—Bozen naheliegt, vom 1. Mai 1907 neue Schnellzüge im Anschlusse an die Tagesschnellzüge Wien—Leoben—Villach nach Bozen und Innsbruck einführen. Hiedurch werden zugleich Anschlüsse, allerdings nur solche an Personenzüge nach und von Triest ermöglicht werden, deren Verkehrszeiten beiläufig folgende sind: Triest ab 9 Uhr früh, Innsbruck an 11 Uhr nachts, Bozen an 10 Uhr abends; in der Gegenrichtung Innsbruck ab 5 Uhr 40 Minuten früh, Bozen ab 6 Uhr früh, Triest an 6 Uhr 24 Minuten abends, in Innsbruck ohne weitere Fortsetzung nach München und auf die Arlberg-Linie.

Über die geplante Errichtung von staatlichen Automobillinien haben wir eingehend in der vorhergehenden Monatschronik berichtet. Mit Ende Oktober läuft die Frist ab, welche den Postdirektionen seitens des Handelsministeriums zur Erstattung ihrer Berichte über die in den einzelnen Postbezirken bezüglich der in Aussicht zu nehmenden Automobillinien durchzuführenden Erhebungen gestellt worden ist. Dem Handelsministerium sind nämlich seitens einer großen Anzahl von Gemeinden und Korporationen Gesuche und Anregungen in Betreff der Errichtung solcher Linien zugekommen, in denen die Bereitwilligkeit zur Übernahme der beschränkten Garantie ausgesprochen und um die Einführung solcher Linien gebeten wird. Allerdings fehlt es auch nicht an solchen Interessenten, welche die Übernahme der beschränkten Garantie perhorreszieren und in ihr ein bedenkliches Risiko für die Gemeinden erblicken. Im Laufe des November wird das Handelsministerium in der Lage sein, das eingelangte Material zu sichten und zu der Frage Stellung zu nehmen. Möglicherweise lautet die Entscheidung auf vorläufige Einrichtung einiger Probelinien, nun auf Grund der zu gewinnenden Erfahrungen zu endgültigen Beschlüssen zu gelangen. Der gleichzeitigen Einrichtung zahlreicher Linien würde auch der Umstand Schwierigkeiten bereiten, daß die einheimische Automobil-Industrie noch nicht den Umfang angenommen hat, um eine größere Anzahl solcher Automobile in kurzer Frist bauen zu können. Der Angelegenheit wird übrigens seit kurzem auch privatserseits Aufmerksamkeit zugewendet.

Von den auf der Verortelinie seit 1. Mai d. J. im Probeverkehr gestandenen Konkurrenzfahrzeugen, vier Motorwagensysteme und zwei kleine Lokomotiven, haben sich vier Fahrzeuge als untauglich erwiesen. Zum Schlusse der Probefahrt standen nur mehr eine Lokomotive mit gemischter Feuerung und der Komareksche Motorwagen im Verkehr. Letzterer hat bis 31. Oktober 24.500 Zugskilometer ohne jeden Anstand bei geringstem Brennmaterialverbrauch zurückgelegt und sich in jeder Beziehung als ein gutes Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel gezeigt. Von den Motorwagen waren folgende Systeme in Konkurrenz: Ein Wagen, System Komarek, ein Wagen, System Stolz, ein Wagen, System Dion-Bouton und ein Wagen, System Durgan-Foi.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren österreichischen Privatbahnen im Monate Oktober 1906 im Vergleiche zu dem gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	Oktober 1906	Oktober 1905
	Kronen	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: altes Netz	1,436.179	+ 5.453
„ Lokalbahn	280.666	+ 21.793
Böhmische Nordbahn	1,212.440	+ 5.301
Buschtiehrader Eisenbahn Lit. A . . .	995.299	— 16.400
„ „ Lit. B . . .	1,549.615	+ 77.600
Kaiser Ferdinands Nordbahn . . .	8,959.265	+ 60.019
Österr. Nordwestbahn: garant. Netz .	2,765.415	— 7.965
„ „ „ Ergänz.-Netz .	1,677.092	— 159.769
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	870.624	— 21.616
Südbahn-Gesellschaft	10,810.691	— 536.621
Ostung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	6,884.049	— 148.956

Die vorstehenden Einnahmsziffern weisen auf eine Abschwächung des Verkehres hin, die teilweise auch durch den Wagenmangel verschuldet ist. Es wird behauptet, daß die österreichische Industrie noch nie unter einem ähnlichen Wagenmangel gelitten hätte. Bei der Südbahn macht sich überdies der Einfluß der neu eröffneten Alpenbahnen, die empfindliche Verkehrsablenkungen inaugurierten, geltend.

Tarifarisches: Die Südbahn beabsichtigt mit 1. Jänner 1907 eine partielle Erhöhung einzelner Tarife vorzunehmen. Die bestehenden normalen Tarifsätze sollen unverändert bleiben, wohl aber wird die Südbahn Reduktion und Tarifbegünstigungen teils einschränken, teils gänzlich aufheben. Die Begünstigungen, die jetzt beseitigt,

Digitized by Google

beziehungsweise reduziert werden sollen, bestehen seit dem Jahre 1893. Damals war die Südbahn von ihrem ursprünglichen Tarifsystem zum Reformtarif übergegangen, welcher den Unterschied zwischen Wagenladungsgütern und Stückgütern einführte. Die Sätze von Stückgütter wurden teilweise erhöht, während die Wagenladungstarife ermäßigt wurden. Um den Übergang nicht so sehr fühlbar zu machen, hat die Südbahn für einzelne Kategorien für Stückgütern Begünstigungen gewährt, welche als eine Art von Übergangsstadium gedacht waren. Diese Begünstigungen haben bis jetzt bestanden und wurden von Jahr zu Jahr prolongiert. Die Südbahn wollte heuer, um ein Gegengewicht gegen die starke Verteuerung einzelner Materialienpreise sowie gegen die Verkehrsteilung mit dem Staate zu schaffen, eine umfassende Tariferhöhung vornehmen; sie ist jedoch davon abgegangen und nimmt eine indirekte Tariferhöhung durch Beseitigung oder Einschränkung der Refaktien und sonstiger Begünstigungen in Aussicht. Die Tarifbegünstigungen, welche jetzt aufgehoben werden sollen, waren sehr kompliziert und bezogen sich auf eine große Anzahl von Artikeln in den verschiedensten Relationen. Wie erklärt wird, ist zum Teil die Aufhebung der Begünstigungen nicht fühlbar, weil diese praktisch trotz des langen Bestandes niemals in Anspruch genommen worden sind. Unter anderm wurde der Satz für Brannkohle von den Trifailer Gruben sowie von anderen an der Südbahn gelegenen Bergwerken um ein bis zwei Heller hinaufgesetzt. Der Tarif für Eisen von Leoben und Kapfenberg ist gleichfalls um rund zwei Heller erhöht worden. Man schätzt den finanziellen Effekt dieser Tarifbegünstigungen für die Südbahn auf etwa eine halbe Million Kronen. Die Durchführung wird von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängen.

Die kön. ung. Staatsbahnen arbeiten schon seit Jahren planmäßig daran, die in ihr Tarifsystem nicht passenden und den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen nicht entsprechenden Tarife (Refaktien) aufzuheben. Diesem Grundsatz gemäß ist einerseits die Umarbeitung einiger Begünstigungen in entsprechender Form, andererseits aber die vollständige Aufhebung einiger Begünstigungen zu erwarten. Man glaubt daß diese tarifarischen Maßnahmen die Vorläufer sind zur allgemeinen Revision des Lokaltarifs der kön. ung. Staatsbahnen und gleichzeitig zur Erhöhung gewisser Normaltarifsätze.

Auch die Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird bei der bevorstehenden Erneuerung der Frachtbegünstigungen für das Jahr 1907 eine Einschränkung vornehmen, die auf einen Erlaß des ung. Handelsministers zurückzuführen ist. In dem Erlaß wird die Revision der Tarifbegünstigungen mit Rücksicht auf die starke Inanspruchnahme der Staatsgarantie nahegelegt.

Finanzielles: Am 12. Oktober legte der Finanzminister dem Abgeordnetenhause den Staatsvoranschlag für das Jahr 1907 vor. Er bietet ein erfreuliches Bild, bewelst er doch, daß Österreichs Staats- und Volkswirtschaft sich kräftig fortentwickelt. Auch das darin enthaltene Budget des Eisenbahnministeriums weist günstige Resultate auf. Die Gesamtsumme der Einnahmen ist mit K 334,745.750 gegen K 307,218.570 im Voranschlage pro 1906, d. i. um K 27,527.180 höher eingestellt. Demgegenüber betragen die Ausgaben insgesamt K 304,079.330, d. i. um K 33,680.410 mehr als die pro 1906 veranschlagten Ausgaben, wobei aber zu bemerken ist, daß bei dem Vergleiche mit dem Vorjahre von den Ausgaben der Betrag von K 11,644.100, die die von den Staatsbahnen gezahlte Erwerbssteuer darstellt und die diesmal dem Eisenbahnbetriebe angelastet ist, in Abzug gebracht werden muß. Aus dem eigentlichen Staatsbahnbetriebe resultiert ein Betriebsüberschuß von K 70,678.380 gegen K 64,403.590 pro 1906. Dieser Überschuß repräsentiert eine Verzinsung des in den Staatsbahnen investierten Gesamtanlagekapitales per K 3.022,790.927 von 2 34%. Wird dieser Überschuß der zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitales erforderlichen Jahreslast per K 137,363.930 gegenübergestellt, so ergibt sich ein auf dieses Erfordernis zu leistender Staatszuschuß von K 47,004.503 gegen einen solchen von K 51,166.020 pro 1906.

Zwei bedauerliche Unfälle, die sich im Vormonate auf den Linien der Südbahn ereigneten, gaben dem Eisenbahnminister anläßlich einer Interpellationsbeantwortung am 2. Oktober im Abgeordnetenhause Gelegenheit, Erklärungen abzugeben, die auf die Unzulänglichkeit der baulichen Anlagen und Betriebseinrichtungen der Südbahn verwiesen. Der Minister versprach, zwecks Sanierung dieser Übelstände mit der Südbahn Verhandlungen zu pflegen. Es wurden auch schon die Einleitungen zu den Verhandlungen getroffen, bei denen es sich um die Ausführung von Bau- und Sicherheitsanlagen und um Änderungen in der Diensteinteilung und der Fahrordnung, durch die den Verspätungen der Züge nach Möglichkeit ein Riegel vorgeschoben werden soll, handeln dürfte. Soweit Stationsumbauten in Frage kommen, dürften die Kosten etwa 24 Mill. Kronen betragen. Die Regierung wird ferner die Schaffung von Verfahrgeleisen und von Sicherungsanlagen für Weichenzentralstellung verlangen, die ein Erfordernis von etwa 4 Mill. Kronen ergeben. Weitere 3 bis 4 Mill. Kronen wird die Errichtung von Ausziehgeleisen in Verschubstationen erfordern. Auch die Änderungen in der Diensteinteilung werden zu vermehrten Ausgaben führen, die sich mit etwa 1 Mill. Kronen beziffern lassen. Schließlich werden auch die zu beanspruchenden Änderungen in der Fahrordnung Mehranegaben von K 500.000 bis K 600.000 erheischen. Es bestehen über diese Investitionen zwischen der Staatsverwaltung und der Südbahn keine großen Differenzen; der Schwerpunkt dürfte vielmehr in der Bestimmung des Zeitrannes für die Durchführung des Programmes liegen.

Zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestehen bekanntlich verschiedene Differenzen. Sie betreffen zunelst die Frage des Anteiles der Staatsverwaltung an dem Reingewinne der Gesellschaft, die verpflichtet ist, aus ihrem Reinerträgnisse alljährlich den Betrag von K 200.000 an die Staatseisenbahnverwaltung zu bezahlen, eine Verpflichtung, deren Bestand die Gesellschaft in den letzten Jahren wiederholt bestritten hat; ferner handelt es sich um den Anschluß des Tegetthoff-Schachtes sowie anderer Schächte an die das respektive Bergwerksgebiet durchziehenden Bahnlinien sowie um Fragen tarifarischer Natur. In einer kürzlich im Eisenbahnministerium mit den Vertretern der Gesellschaft gepflogenen Besprechungen bildeten diese Fragen den Gegenstand eingehender Erörterung. Es kam hiebei die Absicht beider Teile zum Ausdrucke, eine Mittellinie zu finden, auf der man sich beiderseits begegnen könnte. Die Vertreter der Gesellschaft behielten sich vor, über das Ergebnis der Besprechungen an den Verwaltungsrat zu berichten.

Abfertigungsdienst: Das Eisenbahnministerium hat im Interesse der Beschleunigung der Manipulation bei der Aufgabe von Stückgütern mit Wirksamkeit vom 1. Dezember d. J. gestattet, daß bei den von bedienteten Verfrächtern in Stationen der österreichischen Staatsbahnen zur Aufgabe gebrachten Stückgütern von der bahnamtlichen Gewichtsfeststellung Umgang genommen werde, wenn sich die betreffenden Verfrächter verpflichten, bei den von ihnen zur Aufgabe gelangenden Stückgütern das Gewicht nach den bahnseits geltenden Vorschriften festzustellen und in die Frachtbriefe einzusetzen.

Digitized by Google

Mit Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 14. Oktober erfährt das Markenabfertigungsverfahren im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen mit 1. Jänner 1907 eine nicht unwesentliche Angestaltung. Mit diesem Zeitpunkte wird die Verwendung der Frankierungsmarke im Binnenverkehre, sowie im Wechselverkehre mit den anschließenden Linien der österreichischen Staatsbahnen rücksichtlich der im Staatseigentum stehenden Lokalbahnen zugelassen. Wegen der Ausdehnung des Verfahrens auf die im Staatsbetriebe stehenden Privatlokalbahnen sind Verhandlungen mit den Lokalbahnunternehmungen im Zuge.

Verstaatlichung: Der Eisenbahnausschuß des Abgeordnetenhauses trat am 3. Oktober in die Beratung der Regierungsvorlage über die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein und nahm als Grundlage der Verhandlung den Bericht des Subkomitees an, der sich für die Vorlage aussprach, wenngleich gewisse Bedenken hinsichtlich der Berechnung der Einlösungsrente zu erheben sind. Die Wortführer der Opposition bemängelten einerseits die finanziellen Abmachungen des Übereinkommens und empfehlen die einfache Anwendung des konzessionsmäßigen Einlösungsrechtes ohne vorhergehende Vereinbarung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, andererseits betonten sie die Bedenken, die der Einlösung der Bahn vom nationalen Standpunkt entgegenstehen. Am 4. Oktober wurde jedoch die Vorlage mit 26 gegen 8 Stimmen zur Grundlage für die Spezialdebatte genommen, die nach mehreren Sitzungen am 18. Oktober abgeschlossen wurde. Von Wichtigkeit ist ein zu § 12 des Übereinkommens gestellter und angenommener Antrag, der den vom Staate zu übernehmenden Beamten der Gehaltsklassen bis einschließlich der Gehaltsstufe von K 5000 die ihnen bisher von der Verwaltung unnell alljährlich zugestandenen Jahresremuneration in derjenigen Höhe, wie sie sie bei der letzten allgemeinen Beteilung vor dem Zeitpunkt der Annahme des Übereinkommens bezogen haben, auch weiterhin bis zu einer mit ihrer freien Zustimmung erfolgenden Einreihung in den Personalstatus der österreichischen Staatsbahnen in der Form von für den seinerzeitigen Pensionsgenuß nicht anrechenbaren Personalzulagen mit der besonderen Begünstigung sichert, daß diese Zulagen nach Maßgabe späterer Gehaltserhöhungen nicht eingestellt noch verkürzt werden dürfen. Weiters, daß bis zu einer anderweitigen gesetzlichen Regelung die Staatsverwaltung bei Besetzung von Dienstposten in einem von der Nordbahn berührten gemischtsprachigen Orte auf die Angehörigen der einzelnen Nationalitäten nach Maßgabe der daselbst bestehenden sprachlichen Bedürfnisse des Verkehres sowie unter Berücksichtigung und tunlichster Wahrung der obwaltenden nationalen Verhältnisse Bedacht zu nehmen sei. Durch diesen Passus glaubte man den nationalen Bedenken der deutschen Parteien Rechnung tragen zu sollen. Nach Annahme des Gesetzes wurde ein Minoritätsvotum angemeldet, wonach die Regierung zur konzessionsmäßigen Einlösung ab 1. Jänner 1907 bevollmächtigt werden solle. Dann wurden mehrere Resolutionen zum Beschlusse erhoben, und zwar betreffend die Verstaatlichung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der österr. Nordwestbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn sowie der Angangbahn und die Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung betreffend. Eine Resolution, die Verstaatlichung der Südbahn betreffend, wurde als derzeit nicht spruchreif dem Antragsteller zum Referate überwiesen. Bemerkenswert war auch der vom Eisenbahnausschusse angenommene Antrag, mit der österr. Nordwestbahn über die Peagierung der Strecke Zeiternorf—Sigmundsherberg, die die Verbindung der Nordbahnstrecken mit dem Franz Josefsbahnnetze der k. k. österr. Staatsbahnen darstellt, ein Übereinkommen zu treffen, eventuell falls eine solche Peagierung bis zum Ablaufe des Jahres 1907 nicht zustande kommt, dieses Recht im Enteignungswege in Anspruch zu nehmen. Im Abgeordnetenhause wurde die Nordbahnvorlage am 25. Oktober auf Grund eines Dringlichkeitsantrages in Verhandlung gezogen, denn der Obmann des Eisenbahnausschusses einbrachte. Am 26. Oktober wurde das Gesetz bereits in dritter Lesung angenommen, ohne daß es zu bemerkenswerten Erörterungen gekommen wäre. Zu erwähnen wäre nur eine Resolution, in der die unverzügliche Schaffung eines Verstaatlichungsgesetzes gefordert wird. Die Resolution wurde über Empfehlung des Eisenbahnministers angenommen. Am 30. Oktober endlich gelangte die Vorlage im Herrenhause zur Beratung, nachdem sich früher schon die Eisenbahnkommission des Herrenhauses hiemit beschäftigte. Der Bericht der Kommission resümiert dahin, daß das Übereinkommen nicht in allen Punkten einwandfrei sei, daß es jedoch aus allgemeinen Gesichtspunkten zur Annahme zu empfehlen sei. Das Bestreben, in rascherer Folge dem gemischten System ein Ende zu machen, sei berechtigt, schon deshalb, nm Regierung und Parlament im Kampfe mit Fremden, nach Superiosität ringenden Nachbarstaaten ein anderwärts schon vorhandenes, sehr geeignetes Instrument an die Hand zu geben. Die Vorlage wurde vom Herrenhause angenommen, so daß schon am 31. Oktober die Sanktionierung des Gesetzes erfolgte.

Personalangelegenheiten: Der Eisenbahnminister hat in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Oktober eine Interpellation, betreffend die wirtschaftliche Lage des Staatsbahnpersonales, beantwortet und zunächst auf den $2^1/_2$ Millionen Kronen überschreitenden Anfwand für Lohnregulierung des im Taglohn stehenden Personales hingewiesen. Auch das Wächterpersonal habe eine bedeutende Aufbesserung seiner Bezüge erfahren und die Vorrückungsverhältnisse haben wesentliche Vorteile gebracht, indem anstatt 950 Bediensteten, die nach Maßgabe der bis zum 1. Jänner d. J. bestandenen Vorschriften zu einem höheren Gehalte gelangt wären, rund 3400 Bedienstete einer Gehaltsaufbesserung teilhaft wurden und indem nunmehr ganz unzweifelhaft einer großen Anzahl von Kategorien des niederen Dienstpersonales für die Zukunft ein bedeutend rascheres Aufsteigen in höhere Bezüge gewährleistet ist. Der Minister besprach sodann die Maßnahmen bezüglich der Beamten, die wir bereits in der vorhergehenden Monats-Chronik erwähnten. Zum Schlusse erklärte der Minister, daß zur Befriedigung eines Teiles noch unerfüllter Wünsche in den Voranschlag für 1907 bereits entsprechende Mittel eingestellt wurden.

II. Schiffahrt.

Seeschiffahrt: Am 16. Oktober wurde der Gesetzentwurf über den Abschluß eines neuen Vertrages mit dem österreichischen Lloyd dem Abgeordnetenhause vorgelegt. Der Motivenbericht weist auf die Notwendigkeit der Neuregelung der freien Handelsmarine hin und verspricht demnächst eine Anzahl von Regierungsvorlagen, die diese Angelegenheiten, sowie den dalmatinischen und brasilianischen Dienst zum Gegenstande haben, einzubringen. Die regelmäßige österreichische Schiffahrt soll das letzte Glied sein, das — den Ozean überspannend — die Fabrik in Böhmen mit dem Kai in Kalkutta verbindet. Zusammen müssen die Seeschiffahrt und Binnenindustrie arbeiten. Der Bericht bemerkt, daß der Lloyd in letzter Zeit bestrebt war, der heimischen Geschäftswelt in tarifarischer und reglementarischer Beziehung entgegenzukommen und mit seinen Leistungen den Rahmen seiner vertragsmäßigen Verpflichtungen überschritten hat. Der Lloyd hat jährlich eine beträchtliche Mehrleistung hinsichtlich der zurückgelegten Seemeilen aufzuweisen. Die Einrichtungen des Lloyd, namentlich die Einrichtungen in der Levantelinie sind bewährt; er verfügt über eine weitverzweigte Organisation und über unentbehrliche Geschäftsverbindungen. Endlich

Digitized by Google

sind mit dem Betriebe des Lloyd Interessen der österreichischen Küstenländer enge verknüpft. Es wurde deshalb der neue Vertrag geschlossen, der die Gewähr schafft, daß die Leistungen des Lloyd der Allgemeinheit in höherem Maße als bisher zugute kommen. Die Erhöhung der Subvention von 4·79 auf 7·32 Millionen Kronen ist lediglich auf eine Vermehrung der vertragsmäßigen Fahrten und der zurückgelegten Seemeilen bei Anwendung der bisherigen Meilengelder zurückzuführen. Nach Ausführung des neuen Flottenprogrammes wird die Flotte des Lloyd nach Abstoßung von 20 Dampfern, die wegen ihres hohen Alters und mangelhafter Konstruktion nicht mehr genügen, 67 Dampfer im durchschnittlichen Alter von 10·3 Jahren zählen. Die übrigen Teile des Motivenberichtes enthalten eine detaillierte Begründung der einzelnen Artikel des Vertrages.

Das Abgeordnetenhaus hat den Gesetzentwurf dem Budgetausschusse überwiesen, der am 31. Oktober ein Subkomitee für die Beratung der Fragen des Seeverkehres einsetzte. Hiebei erklärte der Regierungsvertreter, daß demnächst dem Abgeordnetenhause eine Vorlage betreffend die Neuordnung des regelmäßigen dalmatinischen Dampfschiffahrtsverkehres zugehen wird. Was den brasilianischen Dienst und die Ostafrikalinie betrifft, so sei die Vorlage eines Marine-Unterstützungsgesetzes im Zuge, das die Grundlage für die Regelung dieser Dienste bilden werde.

CHRONIK.

Eisenbahnbau. Das Komitee des Eisenbahnbaues hat sich unter Wiederwahl der Herren Karl Nebilinger zum Präses, Rudolf Ritter von Pischof, Adolf Janisch und Charles Ritter von Barry zu Vize-Präsidenten und Wahl des Herrn Moriz Hartinger zum Sekretär bereits konstituiert, und beschlossen, sein nächstjähriges Ballfest am 6. Februar 1907 in den Sofiensälen abzuhalten.

Die Steuer- und sozialpolitischen Lasten der österreichischen Eisenbahnen. Die nachfolgende Zusammenstellung der Steuerleistungen der großen österreichischen Privatbahnen im Jahre 1905, in welcher die Reinerträgnisse der einzelnen Unternehmungen nach Abschlag des Erfordernisses für den Prioritätendienst gegenübergestellt sind, zeigt interessante Ziffern:

	Steuern	Reingewinn in Millionen Kronen	Prozent
Südbahn	9·27	18·46	= 50·2
Ferdinands-Nordbahn . .	8·07	19·83	= 40·8
Staatsbahn	6·11	12·17	= 50·5
Nordwestbahn	2·51	4·32	= 58·1
Buschtiehrader *B* . . .	2·32	5·02	= 46·2
Aussig-Teplitzer	1·73	4·19	= 40·2
Elbetalbahn	1·48	3·64	= 40·7
Buschtiehrader *A* . . .	1·31	2·94	= 44·3
Böhmische Nordbahn . .	0·95	1·71	= 55
Summe .	33·75	72·28	= 47·4

Die hier angeführten 9 Privatbahnen haben somit im Jahre 1905 an Steuern im ganzen rund 33·75 Millionen Kronen abgeführt. Der Reingewinn, welcher den Aktionären dieser Bahnen zur Verfügung stand, betrug 72·28 Millionen Kronen. Die Steuern erforderten demnach nahezu die Hälfte der den Aktionären verbliebenen Reinerträgnisse. Die höchsten Steuern hatten die Österreichische Nordwestbahn (garantiertes Netz) mit 58·1%, dann die Böhmische Nordbahn mit 55%. Das relativ niedrige Steuerprozent der Aussig-Teplitzer Bahn ist ein zufälliges, da die Grundlage für die Steuerbemessung die niedrigeren Einnahmen des Jahres 1904 — eine Folge der Elbesperre — gebildet haben und außerdem Steuerrückvergütungen verrechnet worden sind. Im Jahre 1904 betrug die Steuerleistung der Aussig-Teplitzer Bahn rund 2·2 Millionen Kronen.

Eine starke Belastung wird den Eisenbahnen ferner durch die sozialpolitische Gesetzgebung anferliegt. Durch die nachfolgende Tabelle werden die von den Privatbahnen im verflossenen Jahre geleisteten Beiträge und Zuschüsse zu den humanitären Institaten als: Pensionsfonds, Krankenkassen, Prämien an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsgesellschaft der österreichischen Eisenbahnen etc. veranschaulicht.

	Mill. Kronen
Südbahn	4·95
Staatsbahn	4·28
Buschtiehrader	1·23
Nordwestbahn	0·98
Böhmische Nordbahn . . .	0·74
Aussig-Teplitz	0·70
Reichenberg-Pardubitz . .	0·65
Elbetalbahn	0·57
Summe . .	14·10

Die Beiträge zu den Wohlfahrtseinrichtungen der hier in Betracht kommenden Privatbahnen betragen demnach im ganzen über 14 Millionen Kronen oder nahezu 20% der den Aktionären verbliebenen Reinerträgnisse. Rechnet man die Steuerleistungen und die Beiträge zu den humanitären Institutionen zusammen, so ergibt sich für das verflossene Jahr eine Gesamtsumme von rund 48 Millionen Kronen, der ein verfügbares Erträgnis für die Aktionäre von 72 Millionen Kronen gegenüberstand.

Beteiligung des Personales am Geschäftsgewinn bei den dänischen Staatsbahnen. Die dänischen Staatsbahnen haben bekanntlich im Jahre 1903/04 die Gewinnbeteiligung ihres Personales eingeführt. (Vergl. meine Mitteilungen in Nr. 2, ex 1903, und Nr. 26 ex 1904 und Nr. 15 d. l. J. dieser Zeitung.) Der zur Verfügung stehende Überschuß betrug für das erste Jahr K 5,528.925, für das letzte (1905/06) dagegen K 8,361.234; die Tantiemen hievon K 727.022 gegen K 1,103.645. Im ersten Jahre wurde der Überschuß auf 8456 Personen in 12.000 Portionen à K 60, heuer auf 8461 Personen in ebenfalls 12.000 Portionen à 91 K verteilt.

Zufolge der Einteilung des Personales in 19 Gruppen, welche mit einer bestimmten Anzahl von Portionen beteiligt sind, entfällt natürlich auf die verschiedenen Personen der einzelnen Gruppen ein verschieden hoher Betrag; z. B. in die 1. Gruppe (Bahnwächter, Arbeiter) sind 1851 Personen eingeweiht, welche zusammen auf 1750 Portionen Anspruch haben. Es dürfte wohl keine zweite Eisenbahn geben, welche solche Remunerationen an ihre Arbeiter auszahlt.

v. Loehr.

Die Kleinbahnen in Preußen. Die Zahl dieser Bahnen ist gegen das Vorjahr um fünf, ihre Streckenlänge um 270·36 *km* gewachsen. Insgesamt sind von seiten des Staates zur Förderung des Betriebes von Kleinbahnen Mk. 84,000.000 bereitgestellt worden. Die Zahl der selbständigen Unternehmungen beträgt jetzt 237, gegen 232 im Vorjahre, von diesen sind 221 Bahnen im Betriebe. Die größte Längenausdehnung hat das Kleinbahnnetz in Pommern (1347 *km*), es folgt Schleswig-Holstein (759 *km*), Posen (725 *km*) und Brandenburg (721 *km*). Am wenigsten ausgebildet ist das Netz, abgesehen von Hohenzollern, in Hessen-Nassau (319 *km*). An Betriebsmitteln sind vorhanden: 908 Dampf- und 4 elektrische Lokomotiven, ferner 324 elektrische Motorwagen und ein Wagenpark von insgesamt 15.183 Wagen, d. h. 806 Wagen mehr als am Schlusse des Vorjahres. 4438 Beamte und 5269 ständige Arbeiter wurden beschäftigt. Gesellschaftsunternehmungen sind 151 Bahnen, während 79 sich in den Händen von Kommunalverbänden, Kreisen oder Gemeinden befinden. Bahnen, die Privateigentum sind, kommen selten vor. Das Anlagekapital sämtlicher Klein-

Digitized by Google

bahnen Preußens beträgt: Mk. 437,664.809, davon sind vom staatlichen Kleinbahnunterstützungsfonds: 63,485.442, von den Provinzen: 55,320.899, von den Kreisen: 97,152.221, von den Beteiligten: 45,495.026 und auf sonstige Weise Mk. 176,211.221 aufgebracht worden. Von den in Betracht kommenden Kleinbahnen haben im verflossenen Geschäftsjahre 19 keinen, 37 : $1^0/_0$, 39 : $2^0/_0$, 42 : $3^0/_0$, 27 : $4^0/_0$, 18 : $5^0/_0$, 16 : zwischen 5 und $10^0/_0$ und 2 : über $10^0/_0$ Betriebswinn erzielt.

Erfahrungen im Motorwagenverkehr der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen und ihre Betriebsergebnisse im Jahre 1905. Über diese sagt der Rechenschaftsbericht folgendes: Der Vollzugsplan der Abwicklung des Personenverkehrs mit Motorwagen war schon im Vorjahre ausgearbeitet und die erforderlichen Motorwagen und Beiwagen in Bestellung gegeben. Der allgemeine Motorwagenbetrieb sollte schon im Herbst des Jahres 1905 eingeführt werden. Teils aus technischen Ursachen, teils aber, weil keine genügende Anzahl von geübten Wagenführern zur Verfügung stand, mußte jedoch die Abwicklung des Personenverkehrs mit Motorwagen auch auf der Linie Arad—Szeged und Mezőhegyes—Kétegyháza bis zum 1. März d. J. verschoben werden, während auf der Arad—Brader Linie und deren Flügellinien der allgemeine Motorenverkehr erst später eingeführt werden kann, weil auf der Station Arad der ungarischen Staatseisenbahnen (in die die Züge einfahren), zur Anfuahme des dichteren Zugverkehrs einige Umgestaltungen vorgenommen werden müssen. Abgesehen von den vorgekommenen kleineren Anfangsschwierigkeiten geht übrigens der Motorenverkehr ungehindert von statten und bewegt sich die Steigerung der Personenfrequenz zwischen 40—$90^0/_0$, jene der Einnahmen zwischen 15—$30^0/_0$. Das bisherige Ergebnis ist zumeinehr befriedigend, als die Fahrpreise mit Rücksicht auf das mit dem Motorverkehr verbundene wichtige soziale Interesse, die Besserung der materiellen Lage der Arbeiterbevölkerung, um 20—$60^0/_0$ herabgesetzt wurden. Auch die Schnellzugmotorwagen entsprechen den gehegten Erwartungen. Die anfänglich vorgekommenen Störungen haben ganz aufgehört. Einer dieser Wagen wurde zur Prüfung seiner Leistungsfähigkeit auf eigenen Rädern und im eigenen Betriebe zur internationalen Ausstellung nach Mailand gefahren, was das lebhafteste Interesse der ausländischen Fachkreise erregte. Dieser Motorwagen wurde von Sachverständigen begleitet und durch heimatliche Wagenführer bedient. Die Fahrt wurde zum Zwecke der Beobachtungen beständig am Tage zurückgelegt. Nachtruhen wurden in Bndapest, Wien, Laibach und Venedig gehalten; der ohne Hinderniese zurückgelegte Weg beträgt im ganzen 1540 *km*. Der Motorwagen ging zwar mit entsprechender Verminderung der Fahrgeschwindigkeit, aber mit voller Sicherheit über die kleinen Krümmungen und $20—27^0/_0$ Steigungen der Semmeringbahn und erregte mit seinen Leistungen das Erstaunen der ihn begleitenden Sachverständigen. Diese Fahrt über eine der schwierigsten Eisenbahnlinien beweist am besten, daß die an die Leistungsfähigkeit dieser Motoren gestellten Erwartungen begründet waren.

Geleistet haben die 20 (5) Motorwagen im Dienste 297.336, leer 15.485, zusammen also 312.821 (im Vorjahre 253.623, bezw. 7212, zusammen 260.835) Motorkilometer, und mit Personen- und gemischten Zügen 6,683.200 (5,441.900) Rohtonnenkilometer.

Über die Entwicklung und Gestaltung des Personenverkehrs der von den Motorzügen berührten Stationen gibt eine Zusammenstellung Aufschluß, nach der die Gesamtzahl der beförderten Personen im Jahre 1904 1,075.117, im Jahre 1905 1,219.979 betrug, also + $13·5^0/_0$ gegen das Vorjahr. Die entsprechenden Einnahmen betrugen zusammen im Jahre 1904 K 897.619 im Jahre 1905 K 996.830, also im Jahre 1905 gegen 1904 eine Steigerung um Kronen $99.211 = 11·1^0/_0$.

Die längsten Eisenbahntunnels Europas. In dem soeben feierlich eröffneten Simplontunnel besitzt die Schweiz zur Zeit den längsten Tunnel der europäischen Alpenwelt, ja den längsten Tunnel Europas überhaupt. Seine Länge von 19.727 *m* überholt den bisher bedeutendsten Tunnel der Schweiz und der Alpen, den Gotthard-Tunnel mit seinen 14.990 *m* Länge, noch um 4737 *m*. Zu den größten Tunnels der Alpen gehören außer diesen beiden der 1871 dem Verkehr übergebene 12.200 *m* lange Mont Cenis-Tunnel und der Arlberg-Tunnel mit 10.250 *m* Länge. Die übrigen Tunnels der Alpenwelt erreichen alle nicht 10 *km*. Zu den größeren Tunnels sind außerdem noch zu rechnen: Haupttunnel der Bahn Novi—Genua (Giovi-Galerie) 8260 *m* lang, der Tunnel von Marianopoli auf Sizilien 6480 *m* lang, der Tunnel bei Standridge (Eisenbahnstrecke London—Birmingham), der Nerthe-Tunnel zwischen Marseille und Avignon 4620 *m*, der Tunnel bei Beibo in Italien 4240 *m* und der Kaiser Wilhelm-Tunnel beim Kochem an der Mosel, der mit seinen 4220 *m* zugleich der längste Tunnel Deutschlands ist. Die Länge aller übrigen Tunneis erreicht nicht 4000 *m*. Durch die Höhe der Baukosten ist der nur 416 *m* lange Lapkow-Tunnel in den Karpathen bemerkenswert, der zirka Mk. 17.000 für das lanfende Meter erforderte. In Deutschland verursachte der Bau des 503 *m* langen Czernitz-Tunnels in Schlesien besonders hohe Baukosten, indem für ihn Mk. 4050 für das lanfende Meter aufgewandt werden mußten. Für den Gotthard-Tunnel betrugen die Kosten vergleichsweise etwa Mk. 4010 für das lanfende Meter, für den um fertiggestellten Simplon-Tunnel waren ursprünglich 4180 Mk. per *m* veranschlagt, doch ist dieser Voranschlag während der Bausausführung weit überschritten worden. Bei günstigen durchschnittlichen Verhältnissen rechnet man im allgemeinen zirka Mk. 1000 auf 1 *m* Baulänge. Den Rekord an Länge eines Tunnels stellt selbstverständlich wieder Amerika auf. Der 1897 begonnene Tunnel durch den Pikes Peak in Colorado, der zunächst zwar nur bergmännischen und erst später Eisenbahnzwecken dienen soll, ist mit seiner Länge von 32 *km* der längste Tunnel der Welt.

Betriebsergebnisse der Schneebergbahn im Jahre 1905. Die Bahnbetriebseinnahmen betrugen im Berichtsjahre K 440.247·93 (gegen K 418.551·94 im Jahre 1904), die verschiedenen Einnahmen K 2831·59 (K 2685·45), der Hotelpachtzins wie im Vorjahre K 10.000, die Gesamteinnahmen beisanfen sich daher auf K 453.079·52 (K 431.237·39). Die Bahnbetriebsausgaben betrugen K 332.228·76 (K 316.162·76). Zuzüglich der allgemeinen Unkosten per K 16.961·47 (K 13.278·01), der Hotelbetriebsanslagen per K 10.451·95 (K 8665·21), des Zinsensaldos per K 79.250·70 (K 70.764·03), des Minderwertes der Effekten per K 22·40 (K 89·60) und des Erfordernisses für den Prioritätendienst von K 126.080 (K 124.720), ergab sich eine Gesamtausgabe von K 564.995·28 (K 533.679·61) und sonach eine Erhöhung der Garantieschuld an die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang um K 111.915·76 (K 102.442·22).

Die Zahl der im Jahre 1904 beförderten Zivilpersonen betrug 321.182 (304.370), der Militärpersonen 44.692 (42.784), der Eilgüter 1229·6 *t* (814·5 *t*), der Frachtgüter 122.012·2 *t* (113.453·4 *t*), der sonstigen Transporte 25·3 *t* (41 *t*) und der Regiegüter 3918·2 *t* (3755·7 *t*).

Der Fahrpark bestand Ende 1905 aus 14 Lokomotiven, 40 Personenwagen, 4 Post- und Gepäckswagen, 19 gedeckten und 10 offenen Lastwagen und 29 Kohlenwagen. Außerdem sind 4 Bahnwagen, 1 Draisine und 7 Schneepflüge zum Anmontieren an Adhäsions-Lokomotiven in Verwendung. Im

Digitized by Google

Jahre 1905 betrug die Betriebslänge der Adhäsionsstrecke 41·849 *km*, der Zahnradstrecke 9·691 *km*, der Schleppgeleise 2·822 *km*.

LITERATUR.

Geschäftsvormerkblätter 1907. Im 35. Jahrgang in der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zum Preise von 70 h ausgegeben, enthalten dieselben nicht nur mehr als 80 nach den verschiedenartigsten Bedürfnissen rubrizierte Seiten zur Anlage von mannigfachen Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresvormerken für Gedenktage, Wohnungsadressen, Standenpläne, Kommissionen, Tagsatzungen und sonstige Geschäfte, zur Eintragung der Einnahmen und Ausgaben u. s. w., sondern auch einen Datumzeiger und ein Kalendarium für das Jahr 1907, einen Wochentagskalender für alle Jahrhunderte etc. etc.

Haidingers Selbstadvokat. 18. Aufl. Wien, Manzscher Verlag, 20 Lieferungen à 60 h. Von dem an dieser Stelle schon mehrmals erwähnten Werke liegen nun 15 Hefte vor.

In den letzteren derselben sind die Bestimmungen über den Prozeß, Exekution und Konkurs in übersichtlicher, äußerst leichtfaßlicher Art dargestellt und durch zahlreiche Muster von Eingaben etc. erläutert.

Wir möchten das Buch nicht nur für den praktischen Gebrauch, sondern auch als einen sehr wertvollen Studienbehelf für die Studierenden empfehlen, da es eben durch die vielen Beispiele eine unmittelbare Anschauung der theoretisch erfaßten Rechtsinstitute erhält.

Luegers Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. XVI. und XVII. Abteilung. Preis jeder Abteilung M. 5.—. (Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt.)

Von der zweiten Auflage dieses großen lexikalischen Nachschlagewerkes für alle technischen Berufsarten liegen uns jetzt die Abteilungen XVI und XVII vor. Auch diese Lieferungen, in denen in alphabetischer Reihenfolge die Stichwörter Feuerungsanlagen bis Gebirgsfluß ihre Bearbeitung gefunden haben, weisen gegenüber der ersten Auflage wesentliche Umarbeitungen und zahlreiche Erweiterungen auf.

Von hervorragender Bedeutung sind die den einzelnen Artikeln angehängten, bis auf die neueste Zeit ergänzten Literaturnachweise, die den Nachschlagenden genau angeben, in welchen Spezialwerken, Zeitschriften etc. der Stoff für noch weitergehende Studien ausführlicher behandelt wird. Ferner erfahren viele der Artikel durch Aufführung der einschlägigen Patentnummern eine wertvolle Ergänzung.

Die Ausstattung auch dieser Abteilungen seitens der Verlagshandlung ist in jeder Beziehung tadellos und anerkennenswert.

Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben von Prof. Dr. Fr. Umlauft. XXVIII. Jahrgang 1905/06. (A. Hartlebens Verlag in Wien, jährlich 12 Hefte zu K 1·25). Pränumeration inkl. Frankozusendung K 15.

Das vorliegende neunte Heft des XXVIII. Jahrganges enthält unter anderem folgendes: Die hamburgischen Unternehmungen zur Beobachtung der Sonnenfinsternis vom 30. August 1905 und ihre hauptsächlichsten Ergebnisse. Von Wilhelm Krebs in Großflottbek bei Hamburg. (Mit 3 Abb.) Kaliörnien, das Land des kommenden Tages. Von B. Moritz v. Meilenthin in Kassel. Die südlichsten Übergänge vom Donau- zum Elbegebiet. Von Prof. Dr. Julius Mayer in Wien. (Mit einer Karte und 3 Abb.) Binnenwasserstraßen in Westafrika zwischen Senegal und Niger. Von D. Kürchhoff in Charlottenburg (Schluß) u. a. m.

En France. Guide à travers la langue et le pays des Français. In Frankreich. Ein Führer durch die Sprache und das Land der Franzosen mit deutscher Übersetzung, einem grammatischen Anhange und einem phonetischen Wörterverzeichnisse von Paul Martin und Dr. Oskar Thiergen. 223 S. 8°. Mit 6 Kartenbeilagen. Preis geb. 3 Mk. Verlag von E. Haberland in Leipzig-R., Eilenburgerstr. 10/11.

In vorliegenden Buche ist der Versuch gemacht worden, einen Führer durch das Land und die Sprache der Franzosen zu schaffen. Zu diesem Zwecke ist folgender Plan zugrunde gelegt: Ein Schweizer (Züricher) reist mit seiner Gemahlin nach Paris, um die Hauptstadt Frankreichs, den Kern und Stern des gesamten politischen, literarischen, künstlerischen und industriellen Lebens unseres Nachbarvolkes kennen zu lernen. Das Ganze zerfällt in vier Teile. 1. Die Reise durch die Provinz. 2. Der Aufenthalt in Paris. 3. Das Alltagsleben. (La vie de tous les jours.) 4. Die Umgebung von Paris. Die Form ist vorherrschend die der Plotten, aus dem Leben gegriffenen Konversation, alles wird uns in modernstem, alle idiomatischen Wendungen der Jetztzeit enthaltenden Französisch vorgeführt. Den Gallizismen sind sorgsam gewählte Germanismen gegenübergestellt und durch gesperrten Druck besonders hervorgehoben. Zur Auffrischung der oft in Vergessenheit geratenen grammatischen Regeln ist ein ganz knapper Abriß der französischen Formenlehre und Syntax angefügt, sowie am Schlusse ein Vokabular, das ein dem Gedächtnisse entschwundenes Wort leicht auffinden läßt und mit ihm die ganze Gruppe der zu demselben Begriffe gehörigen Wörter. Wir können das Buch bestens empfehlen.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 15.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung".

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „Die Eisenbahn-Tariftechnik" von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1·60.

2. Heft: **„Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn".** Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1·20.

3. Heft: **„Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs".** Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leeder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K 1·20.

4. Heft: **„Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes".** Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. **„Das Lokalbahnwesen in Österreich".** Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: **„Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges"** und moderne Gesichtspunkte für deren Ausrüstung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: **„Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst".** Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

I. Reihe, Band 1: „Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht". Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5.20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Ostdeutsch-Österreichischer Verband.

Teil II, Hefte 1, 2 und 3.

Einführung von Nachträgen.

Am 1. Dezember 1906 treten folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag V zum Heft 1,
„ I „ „ 2 und
„ VIII „ „ 3.

Die Nachträge enthalten neue Frachtsätze des Klassentarifes sowie einiger Ausnahmetarife und teilweise erhöhte Frachtsätze einiger Ausnahmetarife des Heftes 3 (Blei, Eisen und Stahl, Glaubersalz u. s. w.).

Die durch die Nachträge eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 16. Jänner 1907.

Obige Nachträge sind zum Preise von 16 Hellern für Nachtrag V und je 12 Hellern für die übrigen Nachträge bei den bekannten Dienststellen zu haben.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Einführung der Nachträge 6 zu den Heften 1 und 2.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Kalisch—Skalmierzyce treten zu den Heften 1 und 2 des Teiles II zum Tarif für den niederländisch-deutsch-russischen Grenzverkehr vom 15. Jänner bezw. 2. Februar 1902 die Nachträge 5 in Kraft. Exemplare erliegen in der Station Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg, ferner bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 12 Hellern erhältlich.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt I. Volksgartenstraße 3. WIEN
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Tiertransportwagen, Spezialwagen für Weinstransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

ROESSEMANN & KÜHNEMANN
ABT. FÜR
ARTHUR KOPPEL'SCHE
SCHMALSPURBAHNEN
WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

Deckert & Homolka
Elektrotechnisches Etablissement
Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. WIEN Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.
Budapest. Prag. Brünn. Paris.
Fabrikation • Installation
von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst. Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 645

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
• Wien •
XIV/1 Goldschlagstraße 126. X/3 Triesterstraße 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläuteisicherungen, Schrankenantriebe. • Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. • Wechselsperrschlösser. 611

Eisenbahninspektorstochter, Lehrerin der französischen Sprache (staatlich geprüft), Industrielehrerin, erteilt Unterricht in beiden Fächern. 6 fl. monatlich. Adresse: IV. Mozartgasse 7, Tür 3.

Gültig ab 1. November 1906. K. k. Österreichische Staatsbahnen. **Winterdienst 1906/07.**

Kürzeste Zugverbindungen

von **Wien, Prag** und **Karlsbad** nach

dem **Salzkammergute, Badgastein, Innsbruck** und **München, sowie umgekehrt.**

Wien Hbf. ab	7 40	10 00	3 40	8 30	8 35	10 25	Innsbruck ab	3 30		6 40	6 45	10 25		7 10	7 10
Prag I 2 15		7 05		10 50			Salzburg	6 20		9 22				10 17	10 17
Karlsbad I 5		9 18		1			München	5 30						8 20	13 07
Linz	11 26	1 33	7 22	10 45	11 25	3 15	Bad Reichenhall	7 22						11 50	11 50
Gmunden	2 16	5 19	10 52		0 17	6 05	Salzburg	9 15			1 25	6 25		1 05	2 00
Ischl	4 36	4 39	11 12		2 41	7 45		11 20			11 20			6 41	
Aussee	5 40	5 50			3 05	8 49	Aussee	8 22			8 22			10 44	3 22
Salzburg	2 23	4 10	11 13		2 22	6 45	Ischl	9 12			9 12	4 22		12 14	3 59
Bad Reichenhall ab	3 10	6 21	9 22			8 15	Gmunden	10 22			10 22	5 22		1 21	5 35
München	6 12	7 32	0 32			12 35	Linz	12 15			3 50	9 03		3 25	
Badgastein	7 22	7 32	0 44			0 17	Karlsbad I 5							6 54	
Innsbruck	10 15	10 22	7 10			12 45	Prag I 2 15							9 25	9 22
							Wien Hbf.	6 00			7 30	12 55		7 25	

* Direkte Wagen I und II Klasse zwischen Wien Nordwestbahn-Perth, Wien Ostbahn-Basel (Schweiz), Wien Budapester Bahnhof-Eisenbahnwagen zwischen Wien-Innsbruck, Salzburg-Innsbruck zwischen Wien Ostbahn-Zürich, zwischen Wien-Zürich, zwischen 1 Wagen I und II Klasse zwischen Wien-Paris, zwischen 1 Wagen I Klasse zwischen Wien-Basel, 1 Wagen I und II Klasse zwischen Wien Nordwestbahn-Amsterdam, Wien Nordwestbahn-Berlin, Wien Nordwestbahn-Hamburg.

† Direkte Wagen I und II Klasse zwischen Wien Nordwestbahn-Berlin, Wien Nordwestbahn-Hamburg, Wien Nordwestbahn-Amsterdam, Wien Nordwestbahn-Basel (Schweiz), Wien Budapester Bahnhof-Eisenbahnwagen zwischen Wien-Innsbruck, Salzburg-Innsbruck zwischen Wien Ostbahn-Zürich, zwischen 1 Wagen I Klasse zwischen Wien-Zürich, zwischen 1 Wagen I und II Klasse zwischen Wien-Paris, zwischen 1 Wagen I Klasse zwischen Wien-Basel, 1 Wagen I und II Klasse zwischen Wien Nordwestbahn-Amsterdam, Wien Nordwestbahn-Berlin, Wien Nordwestbahn-Hamburg.

‡ Nur an Sonn- und Feiertagen. ‖ Nur an Werktagen.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 562

Felten & Guilleaume
Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.
Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheldrahtdraht u. s. w.
Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutwerke.
Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.
Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.
Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.
Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.
Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.
Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 403

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Boßing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 116

„Österreichisches Kursbuch"
früher „Der Kondukteur"
offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.–, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.
Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien**
VIII/1 Andreasgasse Nr. 17. 487

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag 537
Reservefond d. Anst.: K 8,276.602. Gen.-Versicherungssumme K 2.800,067.411.
Anzahl der Mitglieder: 156.921.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 935
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Kohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Glaser-Diamanten
in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Stroviern auf Stein f. Lithographen.
Geschliffene Diamanten
f. Gesteinsbohrer, zum Justieren u. Qualitieren von Papier-Kalandern, Porzellan- u. Hartgummiwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549
L. Puschner & Co.
Wien, 9. Bezirk
Porzellangasse 51, II/7.
Gerichtl. a. Berlang. gratis u. franko.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft
Wien, III. Rennweg Nr. 5. 510

K. k. landesbefugte
Metallwaren- u. Maschinenfabrik V. PRICK
Wien III. Rennweg 79 u. 87.
Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserreinigungsanlagen, Patent Wehrenpfennig, Reservoir- und Kesselanlagen. Komplett-Einrichtungen und Reparaturarbeiten von Bierbrauereien und Malzdarren. Na Ivwender, System Bechmann. Komplette Einrichtungen von Spiritusbrennereien und Kafferien.

Felix Blažíček WIEN
v. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billetteinkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: Feuersichere Holzschränke. 661
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsverpfändung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, z. B.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6%; solche wird jedoch immer von der vorbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die hiebei seine Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seinen der Bank gebotenen Vorteil ist allstündlich ein mäßiges Schadenbedeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der vorbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die ähnliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung entbehrlich (8 Personal der Darlehensnehmer). 4. Bei der Errichtung des Darlehens werden alle einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 647

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Porzonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hübscher.
Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 14.

Digitized by Google

Oxford University Library DEC 27 1906

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Fechenbachgasse 11. Telephon Nr. 354. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.246. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 880.688. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
In Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K. 8. Halbjährig K. 4.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 34. Wien, den 26. November 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung befriedigt hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke 487 „Klingerit" versehen sind.

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 288
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger Dampfdichtwerk bei Wien.

Österreichische **Siemens-Schuckert-Werke**
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 558

Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •
• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Kaufet anderwärts kein Musik-Instrument oder Saiten, ohne vorher Katalog, der umsonst geliefert wird, einzuholen bei
Wildstein bei Fraunenband **Hermann Trapp** Wildstein bei Fraunenband.
In bezüge liegend sind mehr wie 10.000 Arbeiter in dieser Branche beschäftigt, daher direkteste und billigste Bezugsquelle bei voller Garantie.

Stahlrahmmatratzen und Polster, Eisenbetten, Kinderbetten, Messingbetts n etc. solide und billigst bei
EMIL MÜCKE
Mährisch-Ostrau, Spensgasse 24
617 Draht- und Stahlwaren, Matratzen und Eisenbetten-Fabrik
Preisblätter kostenlos. 10% Nachlaß mit Berufung auf dieses Blatt.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft
Witkowitz (Mähren).
Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönberun und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Erzeugnisse: Kohlen, Kleingußwaare, vornehmlich Röhrengut nachsteheder Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Formeisen, Lam- und Waggenträger, Reservoir- und Kesselbleche. Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spatzstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstation-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Bankonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedwaare, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Aufstürzung diverser maschinaller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, dampf- und maschinengeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Kohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.
Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Bürgerspital 5 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 567

604 Ich bitte verlangen Sie franko Prospekte und Muster von den besten steirischen
Herren- und Damenloden
für Jagd, Forst und Touristik, sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Überzieher, Ulster, von der billigsten bis zur hochfeinsten Qualität von der als reell bekannten ersten u. größten Loden-Exportfirma
VINCENZ OBLACK, k. u. k. Hof-tuchlieferant, GRAZ, Murgasse Nr. 9/22.

Putzwolle kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die
Erste österr. mech. Putzwollfabrik **RUDOLF LÖWI** WIEN II. Engerthstraße 173—175. 533
Erst- u. größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 15.147.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

649

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. — **Wien, I. Wollzeile 29.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerträgnisse gegen Hagelschlag. 597

Reservefond d. Anst.: K 8,278.602. Ges.-Versicherungssumme K 2.300,067.411. Anzahl der Mitglieder: 156.921.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20

empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Erste österr. k. k. ausschl. priv. Fabrik für Riemenscheiben aus massiv gebogenem Holze

Ph. Jac. Lonsky & Söhne, Neutitschein, Mähren.

Zweiteilige Riemenscheiben aus massiv gebogenem Holze mit **Eisennabe.** Leichteste, dauerhafteste, unstreitig beste Riemenscheibe in jeder Dimension.

Ohne Konkurrenz! **Ohne Vergleich!**

Zahlreiche erste Auszeichnung. Referenzen hervorragendster Firmen. Preisliste gratis und franko. 625

Wichtig für Export-Waggonfabriken!

Fabriken und Stahlwerke Léonard-Giot.

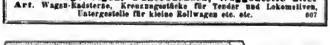
Aktiengesellschaft. Arsène Léonard, Administrator, Marchienne au Pont Belgien.

Generalvertreter für Österreich-Ungarn: **Arthur Goblet, Prag, Karolinenthal.**

Stahlwaren in allen Formen und Gewichten bis zu 30.000 Kilogramm. Patentiertes Verfahren.

Spezialitäten:

Achsen-Lagerungen, Federbehelfen, Waggonteile aller Art. Wagen-Kadsterne, Kreuzungsstücke für Tender und Lokomotiven, Untergestelle für kleine Rollwagen etc. etc. 607



Gusstahl-Feilen-Fabrik mit elektrischem Betriebe erzeugt alle Gattungen von

Feilen und Raspeln für sämtlichen Werkstättenbedarf, sowie auch d. Aufhauen v. abgestumpften Feilen besorgt wird.

Lieferanten der k. k. priv. Südbahn.

609 **Karl Kolbeck's Söhne, Bruck a. Mur.**

Leopolder & Sohn

Wien, III\1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale** und **Bahnwächter-Läutewerke** für **Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien** und **Leitungsmaterialie, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 518

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.

Präcisions-Diamanten

f. Kettenfabriken, zum Justieren u. Gradieren von Papier-Kalender, Porzellan- u. Uhrgehäuse, f. z. w. liefert die Firma 1850

L. Buschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 18, II/7. 3

Preisl. u. Zeichng. gratis u. franko.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft

Wien, III. Rennweg Nr. 5.

519

Übernehmen

Kaminbauten

zur sofortigen Ausführung unter Garantie der gesetzlichen Stabilität nach der Ministerialverordnung vom 24. März 1902, Z. 38.990.

Reparaturen schadhafter, Rekonstruktionen und Nachmessung schwachgebauter Kamine.

Radialsteine stets vorrätig. **Dachfalzziegel** Hohl- u. Formziegel, namentlich für gerade Gewölbe, Drainrohre etc. Winterbetrieb, Einschlagsgeleise in die Fabrik.

Telephon-Zentrale Rostok.

Ant. Dvořák & K. Fischer

Tonwarenfabrik und Kaminbau-Unternehmung

Letky pr. Libschitz a. M. (Böhmen).

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 34. Wien, den 26. November 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Club-Veranstaltungen im Monat Dezember 1906. Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Von Hermann Strach. — Chronik: Personalnachricht. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate September 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten neun Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905. Stand der Eisenbahnbauten in Österreich Ende des III. Quartals 1906. Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1905. Invalidenheim für Eisenbahnarbeiter. Das Personal der kgl. preußischen Eisenbahnen. Arbeiterausschüsse im Eisenbahnbetrieb. Betriebsergebnisse der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen im Jahre 1905. — Literatur: Summarische Berichte der Handels- und Gewerbekammern Brünn und Troppau. Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung am 6. November 1906. Ankündigung des 2. Vergnügungsabends. Zur gefälligen Beachtung.

Clubversammlung: Dienstag, den 27. November 1906, ½7 Uhr abends. Vortrag des Herrn k. k. Sektions-Chefs Dr. Wilhelm Exner über: *„Fuß-Noten zu dem noch ungeschriebenen Werke der Reform der Staatseisenbahn-Verwaltung in Österreich".*

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Club-Veranstaltungen im Monat Dezember 1906.

1. **Dezember.** Vergnügungs-Abend unter Beteiligung von Damen. 8 Uhr.
4. **Dezember.** Vortrag,*) Dr. Aladár Békéss, Bahnarzt der k. k. priv. österr. Nordwestbahn: *„Über Seh- und Farbenprüfung im Eisenbahndienst".*
11. **Dezember.** Vortrag, k. k. Regierungsrat August Ritter v. Loehr, Reisebilder: *„Von Upsala bis Cattaro".* Zu diesem Laternen-Abend haben auch Damen und Kinder Zutritt.
18. **Dezember.** Vortrag, Ing. phil. Rudolf F. Pozděna: *„Über Streiflichter auf das sogenannte Problem der lenkbaren Luftschiffahrt und über die projektierte Verwendung derselben zur Erreichung des Nordpoles."* (Mit Lichtbildern.) Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.
29. **Dezember.** Silvesterfeier unter Beteiligung von Damen.

*) Die Vorträge beginnen um ½7 Uhr.

Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Von **Hermann Strach.**

(Fortsetzung.)

Geschichtliche Entwicklung des Unternehmens.*)

Unter den Verkehrsunternehmungen aller Länder und Zeiten gibt es keine, die eine abwechslungsreichere Entwicklungsgeschichte aufzuweisen hätte, als die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Das erste Werden des Unternehmens als der ersten Lokomotivbahn Österreichs und des ersten größeren Unternehmens dieser Art auf dem europäischen Festlande muß Vorurteile beseigen, die dem in seinem Wesen und seinen Wirkungen noch ungekannten neuen Verkehrsmittel gegenüberstehen, seine Schöpfer müssen mit Mut und Tatkraft unüberwindlich scheinende Hindernisse aus dem Wege räumen und als die Lokomotive schon siegreich ihren Einzug hält, hemmt mit einem Male ein unglückseliges Verhängnis ihren weiteren Weg. Unfälle und finanzielle Schwierigkeiten drohen die großen Pläne zum Scheitern zu bringen und als die Kinderkrankheiten besiegt sind, beginnt bei stetig steigender Prosperität ein endloser Kampf um Recht und Existenz, dessen Phasen grelle Streiflichter auf die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik unseres Vaterlandes werfen.

Um die Schwierigkeiten zu verstehen, die dem jungen Unternehmen im Wege standen, müssen wir uns in die Zeit versetzen, in der die ersten Pioniere des Flügelrades die frühesten Versuche machten, das auf englischem und amerikanischen Boden emporgewachsene, aber noch arg in den Kinderschuhen steckende Verkehrsmittel in Österreich einzubürgern.

Die Folgen der schweren wirtschaftlichen Krise vom Jahre 1811 waren noch lange nicht überwunden, der Handel durch Zollschranken allerwärts eingeengt — in Österreich bestanden nicht weniger als sechs Zwischenzolllinien — bewegte sich in bescheidenen Grenzen, die Landwirtschaft seufzte unter Zehent und Robot, der Unternehmungsgeist war durch das ängstliche Bemühen eines kurzsichtigen Regierungssystems, das insbesondere alle aus dem Auslande kommenden Neuerungen, gleichgiltig welcher Art, scheelen Blickes betrachtete und dem Lande möglichst ferne gehalten wissen wollte, geradezu lahm gelegt. Der Freizügigkeit der Untertanen waren durch strenge Handhabung komplizierter Paßvorschriften enge Schranken gezogen. Beispielsweise war zu einer Reise von Wien nach Brünn die Lösung zweier Pässe nötig:

*) Als Quellen wurden nebst einschlägigen Originalakten aus dem Archive des k. k. Eisenbahnministeriums noch benützt, der vom Verfasser geschriebene I. Band der „Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungarischen Monarchie"; Konta „Geschichte der Eisenbahnen Österreichs von 1867 bis zur Gegenwart"; Dr. Alfred Freiherr v. Buschmann „Geschichte der Verwaltung der österr. Eisenbahnen" und „Die ersten 50 Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn", Verlag der Nordbahn, 1866 u. a. m.

Digitized by Google

eines Linienpasses zur Überschreitung des städtischen Steuerrayons, während der zweite als Reisedokument zu dienen hatte.*)

Das geistige Leben war ebenfalls in enge Schranken gewiesen und entbehrte jeder freieren Entfaltung solange strengste Zensur auch hier wie auf politischem und ökonomischen Gebiet den fortschrittlichen Geist zu bannen und ein starres Polizeisystem jedwede freiere Regung zu unterdrücken verstand. Und dennoch ward gerade zu dieser Zeit der Keim gelegt, zu den glänzendsten wirtschaftlichen Erfolgen, wurde die Entfaltung eines Gebietes ermöglicht, das der Welt eine neue Kultur, die Kultur der technischen Wissenschaften erschließen sollte. Der zehn Jahre vorher erfolgten Gründung der Technischen Hochschule in Prag, deren erhebende Zentenarfeier soeben begangen wurde, schloß sich 1815 die Schaffung der k. k. polytechnischen Schule in Wien an und den Lehrern dieser beiden Schulen, Gerstner und Riepl, hat Österreich es zu danken, daß es bahnbrechend auf dem Gebiete des Verkehrswesens wirken und dem Kontinente die ersten öffentlichen Schienenwege geben konnte. Professor Franz Josef Ritter v. Gerstner war der Vater des Gedankens, die Moldau mit der Donau statt durch einen Jahrhunderte lang in Erwägung gestandenen Kanal, mittels einer allerdings noch mit Pferden zu betreibenden Eisenbahn zu verbinden. Von seinem am Silvesterabende 1807 erstatteten Berichte in der hydrotechnischen Gesellschaft zu Prag bis zu der Erteilung der ersten Konzession für eine „Holz- und Eisenbahn zwischen der Moldau und der Donau“ an seinem Sohn Franz Anton Ritter v. Gerstner mußten nicht weniger als 17 Jahre vergehen, eine Zeit, in der allerdings das neue Verkehrsmittel erst seine praktische Verwertung zulassende Ausgestaltung erhielt. Das Beispiel Gerstners fand bald Nachahmung und die österreichische Regierung kommt alsbald in die Lage weitere ähnliche Konzessionen zu erteilen. Im Jahre 1827 erbittet der aus der österreichischen Lombardei stammende Ingenieur Franz Zola, der Vater des zu so außerordentlicher Berühmtheit gelangten Emile Zola, eine Konzession für eine „Holz- und Eisenbahn zur Verbindung der Donau mit dem Gmundener See“, die am 18. Juni 1832 erteilt, von ihm in nicht ganz einwandfreier Weise an Kapitalisten übertragen wird. Nachdem sie am 18. Juni 1832 für ihn als erloschen erklärt wird, erfolgt ihre Übertragung an die neuen Bewerber, die Handlungshäuser Geymüller, Rothschild und Stametz, die für die Folge bei der Finanzierung österreichischer Bahnen eine hervorragende Rolle spielen. Inzwischen war auch am 30. Juli 1827 ein ausschließliches Privilegium für die Prag—Pilsener Eisenbahn erteilt worden, einer Bahn, die als Pferdebahn nur von Prag bis Lana ausgebaut ein Torso blieb, bis 36 Jahre später die Bnschtěhrader Eisenbahn sie als Lokomotivbahn umgestaltet und dem öffentlichen Verkehre nutzbar macht. Weniger die keineswegs aufmunternden Verhältnisse bei den schon im Bau begriffenen Pferdeeisenbahnen als die aus Amerika und England kommenden Nachrichten über die außerordentlichen Erfolge der Lokomotive ließen bei dem als Professor der Mineralogie und Warenkunde an dem Wiener polytechnischen Institute wirkenden Franz Xaver Riepl den Gedanken reifen, eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Ostrau-Karwiner Revier und der Donau zu schaffen, die der Kohle ein gewaltiges Absatzgebiet erschließend, ein ebenso lukratives als volkswirtschaftlich bedeutendes Unternehmen werden müßte. Nach Muster der bisher in Österreich in Angriff genommenen „Holzbahnen“, wie die Linz—Budweis—Gmundener Bahnen, im Hinblick auf die als Hauptertrągnis in Aussicht genommenen Holztransporte bezeichnet wurden, sollte auch die neue Bahn vorwiegend eine „Salzbahn“ werden, durch eine bis zu den Salzbergwerken in Bochnia in Aussicht genommene Erweiterung. Und wenn es nach den ersten Ideen dieses genialen Mannes gegangen wäre, würde der kühne Plan der ersten österreichischen Lokomotivbahn eine Schienenverbindung des äußersten Nordens und Nordostens des Reiches mit der Adria geworden sein, denn als Riepl im Jahre 1829 im Auftrage des Kardinal-Erzbischofes von Olmütz, Erzherzogs Rudolf, für die Witkowitzer Werke, wo er den Puddlingsprozeß einführte und den ersten Kokshochofen erbaute, nach englischem Muster eine Werkbahn mit Pferdebetrieb zu projektieren hatte, machte er die staunenswerten Entwürfe für eine Eisenbahn, die vom Stryiflusse durch ganz Galizien über Przemysl, Bochnia, durch Schlesien und Mähren nach Wien und von da über Bruck a. d. Leitha, Wieselburg und Warasdin nach Triest geführt werden sollte.

Die Großartigkeit der Pläne Riepls erscheint erst im rechten Lichte, wenn man die Zeit, in der sie entstanden und die Verhältnisse in Betracht zieht, in welchen das Verkehrswesen sich damals befand. Weder in England noch in Amerika, in den Stammländern der Eisenbahnen war bis dahin ein ähnlich groß angelegtes Projekt aufgetaucht.

Nur die Erkenntnis, daß in Österreich die enormen Geldmittel, die die Durchführung dieses Planes erfordert hatte, nicht aufzutreiben wären, ließen dem kühnen Projektanten bald die Erkenntnis reifen, daß nur weise Einschränkung seiner Ideen zum Ziele führen könne. Aber selbst der Plan der Eisenbahn Wien—Bochnia verdient noch heute Anerkennung der genialen Auffassnng, die ihm zugrunde lag. Beweist doch die Linienführung in dem Projekte, daß es Riepl, mit einem bei Professoren gewiß seltenen kaufmännischen Scharfsinn, verstand im weiten Kaiserreiche jenen Schienenweg herauszufinden, der bei möglichst geringen Bauschwierigkeiten und Kostenaufwand die größte Ertragsfähigkeit versprach.

*) Erst ab 1842 sind zu Reisen nach Stockerau und Wiener Neustadt Passierscheine nicht mehr nötig und das Jahr 1857 bringt die Aufhebung des Paßzwanges im Innern des Reiches.

Digitized by Google

Und doch waren die Ostrauer Kohlengruben damals noch lange nicht in ihrer Bedeutung und Ertragsfähigkeit erkannt, der Wert der schwarzen Diamanten für Verkehr und Industrie nicht voll erfaßt.

Nur an wenigen Stellen erklang Hammer und Schlägel, um für die in allernächster Nähe der Gruben gelegenen Industrien bescheidene Mengen Brennmaterials zutage zu fördern.

Riepl hatte das Glück, daß sich für seine Ideen ein Mann interessierte, der neben eigenen großen Mitteln weitreichende Beziehungen zu den Geldmächten unterhielt. Samuel Biedermann war es, der Riepl, seine Pläne, eifrig fördernd, an Salomon Freiherr v. Rothschild empfahl. In dem Augenblicke als der Chef des Welthauses für den Plan gewonnen war, hatte das Unternehmen den Boden gefunden, auf dem es aus nebelhaften Projekten zur Tat heranreifen konnte.

Einstweilen hatte Stephensons „Racket“ den Sieg von Rainhill (6. Oktober 1829) errungen, und der praktische Kaufmann Rothschild sendet nun seinen jungen Beamten Leopold v. Wertheimstein, den späteren langjährigen Direktor der Gesellschaft mit dem projektierenden Professor nach England, damit sie an Ort und Stelle das neue Verkehrsmittel und seine Anwendbarkeit auf österreichische Verhältnisse prüfen. Dort erkennt Riepl, daß nicht wie er ursprünglich annahm, das Pferd, sondern die Lokomotive auf seinem Schienenwege den Verkehr bewältigen könne. Die Berichte der kaufmännischen und technischen Delegierten lassen in Rothschild den Plan reifen nach Riepls ersten Ideen eine Lokomotivbahn von Brody bis Triest zu schaffen, deren erster Teil von Bochnia bis Wien zunächst in Angriff zu nehmen wäre.

Die Erfahrungen, die die Regierung mit den bisher erteilten Konzessionen gemacht hatte, waren insbesondere mit Rücksicht auf die finanziellen und technischen Schwierigkeiten, in welche die Unternehmung der Linz—Budweiser Eisenbahn geraten war, keineswegs geeignet, das schwache Vertrauen, daß man in die „Eisenbahnwirtschaft“ gesetzt hatte, zu stärken.

Eine lebhafte Agitation gegen die Eisenbahnen, insbesondere aus den in ihrem Erwerbe sich gefährdet sehenden Gewerbsleuten, wie der Fuhrleute, Schmiede, Sattler und Gastwirte trug neben den einfältigsten Anschauungen und Gerüchten über das Wesen der „Reisemaschine“ das ihre bei, das neue Verkehrsmittel arg in Mißkredit zu bringen.

Namentlich waren es die Hindernisse, die der ersten Eisenbahngesellschaft von Seite solcher Grundbesitzer in den Weg gelegt wurden, mit denen sie sich wegen der Grundeinlösung nicht im gütlichen Wege abzufinden vermochte, und die zahllosen Beschwerden, die daraus erwuchsen und den Behörden viel zu schaffen gaben. Es sei nur darauf verwiesen, daß Gerstner und sein Grundeinlösungs-Agent Roll mehr wie einmal mit dem Tode bedroht waren.

In Majestätsgesuchen von Gewerbetreibenden und Grundbesitzern wurden schwere Anklagen gegen die neuen Unternehmungen erhoben.

Anderseits waren den Eisenbahnen auch in den staatlichen Postverwaltungsorganen ernstliche und gefährliche Gegner erwachsen. Die Oberpostverwaltungen von Prag und Linz sahen in der von den Eisenbahnen eigenmächtig und schwungvoll betriebenen Personenbeförderung nur eine unbefugte schwere Beeinträchtigung des Postärars und einen Eingriff in die Prärogative des Postregals, die nicht ruhig hingenommen werden könne. Die Oberpostverwaltung in Linz stellte, indem sie überdies noch darauf hinwies, daß durch die Eisenbahnbeförderung manche verdächtigen Individuen der polizeilichen Aufsicht zu schnell entzogen würden, und manche Verbrecher dem verfolgenden Arme der Gerechtigkeit sich entziehen könnten, direkt den Antrag, die Beförderung der Reisenden auf den Eisenbahnen nicht zuzulassen und die bereits bestehende Personenbeförderung auf den Bahnen von Linz nach Budweis und Wels behördlich einzustellen. . . .

Eine unverkennbare Abneigung, weitere Konzessionen zu gestatten, ließ trotz der eifrigen Förderung, die seitens der Referenten der vereinigten Hofkanzlei und der Hofkammer das junge Eisenbahnwesen gefunden hatte, den Versuch, einen Verkehr mit Dampfmaschinen auf Schienenwegen zu schaffen, in Österreich während der letzten Regierungsjahre Kaiser Franz I. aussichtslos erscheinen.

Am 2. März 1835 hatte Kaiser Franz die Augen geschlossen und schon wenige Wochen nach der Thronbesteigung Kaiser Ferdinands I. überreichte (am 15. April 1835) das Wechselhaus S. M. Rothschild ein Majestätsgesuch um ein Privilegium nach Muster der für die Linz-Gmundener Bahn erteilten Konzession für eine Eisenbahn von Bochnia nach Wien mit der Bitte, die nötigen Fonds „für dies große Unternehmen auf dem Wege eines Allerhöchsten Orts zu sanktionierenden Aktienvereines disponible machen zu dürfen“. Mit der Begründung, daß die Bauzeit voraussichtlich 10 Jahre in Anspruch nehmen dürfte, wurde das Privilegium auf 70 Jahre erbeten.

Die Verhandlungen über dieses Konzessionsgesuch bleiben rühmenswerte Dokumente österreichischer Verwaltungsgeschichte. Aus den erstatteten Referaten des Hofrates der „vereinigten Hofkanzlei“ Wilhelm Freiherrn v. Drossdik leuchtet eine klare Erkenntnis des Wesens und der Bedeutung der Eisenbahnen im allgemeinen und des zu beurteilenden Projektes im besonderen hervor.

Lediglich auf Grundlage einer nachträglich vom Konzessionswerber abgeforderten Karte, in der die Trasse der zu erbauenden Konzession eingezeichnet war — denn dem Gesuche war nicht einmal diese Skizze beigeschlossen — wurde, entgegen der Forderung des Hofbaurates, der vorerst weitwendige und kostspielige Vorerhebungen über Quantität und Gattung der zu befördernden Frachten, Rentabilitätsberechnungen und Detailpläne für nötig erachtete, nachdem sich auch der oberste Kanzler Anton Friedrich Graf Mittrowsky in einer

Digitized by Google

vom 30. September 1835 an den leitenden Vizepräsidenten der Allgemeinen Hofkammer Ritter v. Eichhoff gerichteten Note für die unverzügliche Erteilung der Konzession ausgesprochen hatte, diese in der Form eines „ausschließenden" Privilegiums vom 4. März 1836 erteilt.

Die von Eichhoff in den Akten niedergelegten Anschauungen über die Pflichten der Staatsverwaltungen gemeinnützigen Unternehmungen und Aktienvereinen gegenüber sind von einem für jene Zeit besonders bemerkenswerten Liberalismus durchweht und weisen im allgemeinen einen außerordentlichen Weitblick und tiefes Verständnis für Staatsinteressen und Volkswohlfahrt aus. Diese Aktenstücke sind wohl die unanfechtbarste Widerlegung jener so oft wiederholten Fabeln über die auch noch zu jener Zeit angeblich zu besiegen gewesene Kurzsichtigkeit der Regierungskreise in Angelegenheiten des Eisenbahnwesens

Die erste Privilegiumsurkunde der Nordbahn „für eine Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz-Biala dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia" hat in der österreichischen Eisenbahngeschichte die größte Bedeutung erlangt. Die Auslegung einzelner Bestimmungen hat anläßlich der Ausgestaltung der Linien der Österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und bei der Konzessionserneuerung die hervorragendsten Rechtsgelehrten beschäftigt und eine ganze Literatur gezeitigt. Mehr als einmal hing das ganze Schicksal der Nordbahn von der Auslegung einer Konzessionsbestimmung ab und wenn eine entsprechende Auslegung möglich gewesen wäre, würde die Verstaatlichung der Nordbahn nicht erst jetzt, sondern, wie vorliegende Akten erweisen, schon in der Zeit der allerersten Staatsbahnen durchgeführt worden sein.

Schon in der ersten Generalversammlung wurde der Beschluß gefaßt, auch den Bau einer nach Preßburg führenden Flügelbahn zu unternehmen. Die technische Leitung übernahm der k. k. Hofbaurat Francesconi. Die Strecke Wien—Lundenburg baute Ober-Ingenieur Bretschneider, während der Bau des Flügels nach Brünn einem Manne übertragen wurde, der durch seine fernere Tätigkeit im Eisenbahnbau sich den ersten Ehrenplatz unter den Eisenbahntechnikern der Welt erwerben sollte: Es war Karl Ghega.

Kaum daß die Vorarbeiten im Gange waren, entstanden im Schoße der eigenen „Direktion" — welchen Titel der „Verwaltungsrat" der Nordbahn führte, Meinungsverschiedenheiten über die Rentabilität des ganzen Unternehmens, die, auch in der Öffentlichkeit genährt, den Bestand des Unternehmens ernst bedrohten. In der dritten Generalversammlung wird die das künftige Schicksal entscheidende Frage aufgeworfen, ob mit dem Bau der Strecken nach Brünn überhaupt begonnen oder die Gesellschaft aufgelöst werden solle. In dieser Versammlung erklärt Rothschild, daß er im letzteren Falle die aufgelaufenen Kosten aus Eigenem tragen und das Privilegium wieder rückübernehmen würde und erst diese Erklärung, voll Vertrauen in die Zukunft des Unternehmens, sicherte seinen Bestand.

Die administrative Leitung übernahm als Generalsekretär Heinrich Sichrovsky.

Um jenem Punkte der Konzession, welcher bestimmte, daß binnen Jahresfrist eine Meile Bahn gebaut sein müßte, gerecht zu werden, wurde zuerst die Strecke Floridsdorf — Wagram ausgebaut, die Strecke Wien—Floridsdorf konnte, da die Donau — bis zur Regulierung mit provisorischen Holzbrücken — zu übersetzen war, erst später fertiggestellt werden.

Am 13. und 14. November 1837 fanden die ersten Versuchs- und am 19. und 23. November die Probefahrten mit den aus England bezogenen Lokomotiven statt. Die damaligen Berichte über diese Fahrten führen eine von Enthusiasmus getragene Sprache.

Die einfache Lokomotive, die primitiven Wagen, deren III. Klasse ohne Dach heute geradezu das Mitleid mit den Reisenden jener Zeit wachrufen, fanden uneingeschränkte Bewunderung. Unter größter Teilnahme des Publikums wurden die „Lustfahrten", nachdem anfangs 1838 die Donaubrücken vollendet waren, „vom Prater bis Deutsch-Wagram" fortgesetzt. Am Dreikönigstage 1838 war die Eröffnung der Strecke Wien—Wagram erfolgt und dieser Tag bezeichnet uns den eigentlichen Beginn der Eisenbahnära in Österreich.

„Sobald es die Witterungsverhältnisse erlaubten, wurden die Lustfahrten an Wochentagen mit zwei, an Sonn- und Feiertagen mit drei Zügen unternommen."

Am 7. Juli 1839 fand die Eröffnung der ersten größeren Strecke, der Linie Wien—Brünn statt.

Ein böses Geschick fügte es, daß mit dem Datum der Eröffnung dieser Strecke auch jenes des ersten Eisenbahnunglückes in Österreich zusammenfällt. Der Station Branowitz fällt der traurige Ruhm zu, die erste Stätte gewesen zu sein, wo auch die verderbenbringende Gewalt der Lokomotive sich zeigen sollte. Durch Verschulden des englischen Maschinführers Williams erfolgte ein Zusammenstoß beider Eröffnungszüge; ein Opfer an Menschenleben war nicht zu beklagen, aber mit einem Male war die Stimmung gegen das Unternehmen umgeschlagen und als ein zweiter Unfall bei Leopoldan in der Nacht vom 30. zum 31. Oktober 1839 eintrat, hatte die Verwaltung gegen die Folgen der übertriebenen Unglücksberichte, die bis zum Throne drangen, hart anzukämpfen.

Mit der Eröffnung der Brünner Strecke hatte die Bahn auch IV. Klasse-Wagen, offene Stehwagen, eingeführt, die jedoch nur bei den Güterzügen mit Personenbeförderung eingestellt wurden. Diese Wagen mußten im Winter 1839 aus Sanitätsrücksichten aus dem Verkehr gezogen werden, eine begreifliche Maßnahme, wenn man bedenkt, daß die Personenzüge mit 30 *km* und die Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 *km* Geschwindigkeit pro Stunde verkehrten. Nach der Regierungsverordnung vom 15. August 1839 an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Digitized by Google

war bis zum Erscheinen eines systematisch geordneten Eisenbahnpolizeireglements vorgeschrieben, daß „wenn mehrere Wagentrains denselben Tag nacheinander abgehen, der zweite Train erst immer eine halbe Stunde nach dem ersten und der dritte eine halbe Stunde nach dem zweiten u. s. f. aus der Station abzugehen habe. Außer dem Maschinführer und Heizer müsse eine dritte Person auf der Lokomotive stehen, welche das Gesicht gegen den Wagentrain und Konduktenr gerichtet halte". Für die Beförderung der Lastzüge bei Nacht war die Bewilligung der politischen Behörde wegen der Gefahren, welche aus den Nachtfahrten für das Personale und die Bahnanwohner entstehen könnten, nicht ohneweiters zu erreichen.

Von der Einfachheit der Stationsanlagen der Nordbahn dieser Zeit vermögen wir uns nur schwer eine Vorstellung zu machen. Der Wiener Bahnhof hatte keine Personenhalle, man stieg im Freien ein und aus, kleinere Stationen hatten nur offene Hallen, auf gemauerten Pfeilern ein Holzdach. Das Frachtenmagazin war ein Bretterschuppen, ein ebenerdiges Haus mit ein bis zwei Dienstwohnungen das Aufnahmsgebäude der größeren Stationen. Das Wasser für die Lokomotiven mußte mit Handpumpen beschafft werden. Die Organisation des Dienstes war gleichfalls überaus einfach. Generalsekretär Sichrowsky und fünf Beamte bildeten die Generaldirektion, die in einer Mietwohnung auf dem Bauernmarkte amtierte. Erst 1839 ist ein ansehnlicheres Aufnahmsgebäude auf dem Wiener Bahnhofe unter Dach gebracht worden.

Im Besitze des Verfassers befindet sich eine vollständige Sammlung der ersten Instruktionen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ein wenig umfangreicher Band vereinigt sie und stiller Neid muß uns beschleichen, wenn wir die noch von keinerlei Zirkularien-Sammlung begleiteten Instruktionen unserer Amtsvorgänger betrachten, die auf wenigen Seiten den Inbegriff aller Eisenbahnwissenschaft fanden, mit einem Tarife auf einem Blatte gedruckt ihr Auskommen finden konnten.

Die Instruktion für die Expeditoren, Expeditskanzlisten, dann für Magazineure und deren Adjunkten in bezug auf die Manipulation und Verrechnung bei dem Personen- und Sachen-Transporte auf der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den Fünfzigerjahren umfaßt trotz Verwendung großer Buchdrucklettern nicht mehr als 42 Seiten!

Die schwerste Sorge der Nordbahn in ihren Kinderjahren war — die Kohle. Das Brennmateriale für die Lokomotiven fehlte. Ganze Wagenzüge mußten die schlesische Kohle auf der Straße zuführen, eine andere Kohle war für die auf englische Kohlen eingerichteten Maschinen nicht brauchbar.

Etwas leichter, wenn auch nicht weniger kostspielig war der Bezug von Banater Kohle, die die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft herantrachte, doch mußte jede Kohle erst verkokst werden. In Raigern und Floridsdorf machten englische Koker in eigens erbauten Anstalten lange Zeit vergebliche Versuche, der Nordbahn, die heute den größten Teil unseres Kohlenbedarfes decken hilft, ein brauchbares Brennmateriale zu verschaffen. In jeder Generalversammlung gibt das Kapitel „Kohle" zu tieftraurigen Betrachtungen Anlaß, bis endlich das Ostrauer Revier erreicht wird, von welchem Zeitpunkte an die Kohle eine andere Bedeutung für das Unternehmen gewinnt, indem sie als Hauptfracht, die Grundlage des weiteren Gedeihens des Verkehrsunternehmens bildet, es zur verkehrs- und ertragsreichen Bahn emporbringt.

(Schluß folgt.)

CHRONIK.

Personalnachricht. Die Technische Hochschule in Wien hat dem Sektionschef a. D., Ingenieur Karl Wurmb, der die neuen Alpenbahnen projektiert und zum Teil erbaut hat, in Anerkennung dieser hervorragenden technischen Leistung das Ehrendoktorat verliehen. Die Überreichung des Diplomes fand am 17. d. M. in feierlichster Weise im Festsaale des Ingenieur- und Architekten-Vereines statt. Zu diesem Akte spontaner Anerkennung hervorragender Verdienste um den Fortschritt der technischen Wissenschaften können wir der Technischen Hochschule nur wärmstens gratulieren.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate September 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten neun Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905.

Im Monate September 1906 wurden nachstehende neue Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 12. September 1906 die schmalspurige, 0·824 *km* lange, elektrisch betriebene Drahtseilbahn von der Kettenbrücke in Innsbruck auf das Hungerburgplateau im Betriebe der Lokalbahn Innsbruck—Hall;

am 18. September die 10·198 *km* lange Staatsbahnlinie Rossbach—Adorf im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen und

am 24. September die 25·676 *km* lange letzte Teilstrecke Lomniz a. P.—Sobotka der Lokalbahn Suchomel—Skalsko—Alt-Paka im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Prag.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate September 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 18,440.026 Personen und 10,413.553 *t* Güter befördert und K 66,925.948 vereinnahmt, das ist pro *km* K 3115.

Im gleichen Monate 1905 betrug die Einnahme K 66,434.360 oder pro *km* K 3160; es resultiert daher für den Monat September 1906 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·4%.

In den ersten neun Monaten 1906 wurden auf denselben Bahnen 145,644 325 Personen und 90,978.356 *t* Güter befördert und K 457,622.586 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1905 betrug die Einnahme K 509,744.572. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die neunmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.277·5 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1905 dagegen 20.869·5 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1906 auf K 25.737, gegen K 24.425 im Vorjahre, das ist um K 1312 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1906 auf K 34.316 gegen K 32.567 im Vorjahre, das ist um K 1749, mithin um 5·4% günstiger.

Digitized by Google

Stand der Eisenbahnbauten in Österreich Ende des III. Quartals 1906. Die Banbewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Ende des III. Quartals 1906 folgendes Bild:

Benennung der Strecken	Länge der Probefahrten Eisenbahnen	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. Sept. 1906	vorhanden im Baue am 1. Okt. 1906
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten	108·0	90·1	90·1
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen	—	—	—
b) auf Privatbahnen	106·5	91·9	85·0
Summe der Hauptbahnen . . .	214·5	182·0	175·1
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten	619·2	437·1	561·6
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	619·2	437·1	561·6

Es sind sonach im dritten Quartal 1906 an Hauptbahnlinien gegen Ende Juni 1906 (334·7 *km*) 159·6 *km* abgefallen und an Lokalbahnlinien (Ende Juni 1906 505·4 *km*) 52·2 *km* zugewachsen.

Hervorzuheben wäre noch, daß beim Tanerntunnel mit 30. September 1906 der Sohlstollenvortrieb betrug, und zwar: Nordseite 5107 *m* und fertige Tunnelmauerung 1740 *m* (gegen 4707 *m* und 1520 *m* Ende Juni 1906) und Südseite 1250 *m* und die fertige Tunnelmauerung 70 *m* (gegen 1178 *m* und 26 *m* Ende September 1906) und daß beim Karawankentunnel am 17. Mai 1905 der Tunneldurchschlag erfolgte.

Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1905. Dem Berichte der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über die Rechnungen des Jahres 1905 an den Schweizerischen Bundesrat ist im wesentlichen zu entnehmen.

Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen hatte im Jahre 1905 eine Baulänge von 2388 *km* und eine Betriebslänge von 2432 *km*.

Die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen mit Jahresgehalt betrug Ende 1905 17.301 (gegen 16.503 im Jahre 1904), diejenigen der im Taglohn Angestellten 9850 (10.027), zusammen 27.151 (26 530).

Die Betriebseinnahmen betrugen: Aus dem Personenverkehre Frcs. 48,154.781 (+ 2,726.958 gegen 1904), aus dem Frachtenverkehr Frcs. 66,808.384 (+ 3,070.839) und die verschiedenen Einnahmen Frcs. 5,714.204 (+ 247.788), die Totaleinnahmen Frcs. 120,677.369 (+ 6,045.584 = = 5·27%).

Die Betriebsausgaben belaufen sich auf Frcs. 80,156.945 (+ 2,569.892 = 3·87%). Hievon entfallen auf die allgemeine Verwaltung Frcs. 2,739.911 (+ 170.274), für Unterhalt und Aufsicht der Bahn Frcs. 15,067.315 (+ 771.707), für Expeditions- und Zugsdienst Frcs. 25,262.704 (+ 543.639), für den Fahrdienst Frcs. 30,661.529 (+ 866.876), für verschiedene Ausgaben Frcs. 6,425.466 (+ 217.395).

Der Überschuß für das Jahr 1905 beträgt Frcs. 40,520.423 (+ 3,475.692).

Der Betriebskoeffizient für das Jahr 1905 ist 66·42% (gegenüber 67·68 im Jahre 1904).

Invalidenheim für Eisenbahnarbeiter. Nach den ermutigenden Erfahrungen, welche die Pensionskasse der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft mit dem 1904 für ihre Mitglieder in Jenkau bei Danzig errichteten Invalidenheim gemacht hat — zwei weitere Heime sollen gebaut werden —, hat auch die Pensionskasse der sächsischen Eisenbahnarbeiter eine Umfrage bei ihren Mitgliedern veranstaltet, ob das Bedürfnis für die Errichtung eines Heims in Sachsen vorhanden sei. Es ist, nach der „Chemn. Ztg.", beabsichtigt, das Heim auf dem Lande anzulegen, das Kasernen- oder Hospitalartige tunlichst zu vermeiden und möglichst villenartige Einzelbaue mit anheimelnden Wohnräumen, Balkons, Veranden u. s. w. zu beschaffen. Die Aufgenommenen sollen volle Verpflegung und Pflege auch bei Krankheit und Siechtum erhalten und in ihrer Freiheit, sowie in der Ausübung ihrer bürgerlichen Rechte in keiner Weise beschränkt werden. Den Invaliden gedenkt man einen Teil ihrer Zusatzrente belassen und sich auf die Beanspruchung ihrer Invaliden- und Alterrente beschränken zu können.

Das Personal der kgl. preußischen Eisenbahnen. Das gesamte Dienstpersonal der Eisenbahnverwaltung beläuft sich gegenwärtig auf rund 411.000 Köpfe, im Jahre 1896 waren es 296.000 Köpfe, d. i. in 10 Jahren eine Steigerung um 115.000 Köpfe oder 38%. Die gesamten Ausgaben für diese 411.000 Köpfe betragen 586 Millionen Mark gegen 366 Millionen im Jahre 1896; also 60% mehr. Die Zahl der etatsmäßigen Beamten ist von 96.000 im Jahre 1896 auf 154.000 gestiegen, also um rund 58.000 oder 60%. Was die Arbeiterschaft angeht, so rechnet die Eisenbahnverwaltung mit einem Arbeiterkorps von rund 247.000 Köpfen. Das bedeutet gegen das Jahr 1896 mit 192.000 Köpfen einen Mehrbestand von 55.000 Köpfen oder rund 29% mehr. Der durchschnittliche Jahreslohn der Betriebs- und Streckenarbeiter betrug im Jahre 1896 Mk. 766, im Jahre 1906 aber Mk. 931; die Steigerung beträgt also Mk. 165 oder 21%.

Arbeiterausschüsse im Eisenbahnbetrieb. Der preußische Eisenbahnminister hat unter Anfhebung der besonderen Bestimmungen für die Ausschüsse der Werkstättenarbeiter und der übrigen Arbeiter (Erlasse vom 19. Jänner 1892 und 28. Februar 1905) einheitliche Bestimmungen über die Einrichtung und Tätigkeit der im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung gebildeten Arbeiterausschüsse mit sofortiger Wirksamkeit in Kraft treten lassen.

Die Ausschüsse werden getrennt für die den Betriebsinspektionen, Maschineninspektionen, Verkehrsinspektionen, Werkstätteninspektionen unterstehenden Arbeiter gebildet. Es können ferner Ausschüsse gebildet werden *a*) für jede Hauptwerkstätte, *b*) für jeden Bahnhof — Dienstort —, auf dem mindestens 100 derselben Inspektion unterstehende Arbeiter vorhanden sind. Insoweit nach den bisherigen Bestimmungen Arbeiterausschüsse in Nebenwerkstätten, Betriebswerkstätten, Gasanstalten und ähnlichen Anstalten auch für eine geringere Anzahl von Arbeitern gebildet sind, bleiben sie bis auf weiteres bestehen. Jedoch können *a*) mehrere Bahnhöfe und Anstalten an demselben Dienstorte und mit gleichen Betriebsverhältnissen zur Bildung eines gemeinsamen Ausschusses zusammengezogen, *b*) ausnahmsweise nach Lage der örtlichen Verhältnisse die auf demselben Bahnhofe oder auf benachbarten Bahnhöfen an demselben Dienstorte beschäftigten Arbeiter, die verschiedenen Inspektionen derselben Art unterstellt sind, zu einem Ausschuß zusammengefaßt werden.

Die Arbeiterausschüsse haben die Aufgabe: 1. Anträge, Wünsche und Beschwerden, die von ihren Mitgliedern vorgebracht werden und die Arbeiter der durch sie vertretenen Dienststellen oder einzelne Gruppen im ganzen berühren, bei dem Vorstande der zuständigen Inspektion durch ihren Dienststellenvorsteher vorzubringen, und sich in Zusammenkünften mit ihm darüber gutachtlich zu äußern; 2. über sonstige, das Arbeitsverhältnis betreffende Fragen, insbesondere über eine etwa zu erlassende Arbeitsordnung, über Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen und andere Einrichtungen, welche zum Wohle der Arbeiter und ihrer Angehörigen getroffen sind, oder künftig getroffen werden sollen, auf Anfordern ihr Gutachten abzugeben; 3. soweit sie von beiden Teilen angerufen werden, Streitigkeiten der Arbeiter untereinander zu schlichten.

Digitized by Google

Von der Erörterung in den Arbeiterausschüssen ausgeschlossen sind, abgesehen von den zu 3. bezeichneten, alle Anträge, Wünsche und Beschwerden, die lediglich die Angelegenheiten einzelner betreffen. Nur bleibt dem Inspektionsvorstande nach seinem Befinden vorbehalten, den Ausschuß vor der Bewilligung von Unterstützungen über die Bedürftigkeit und Würdigkeit der zu Unterstützenden zu hören.

Es ist unzulässig, daß Mitglieder mehrerer Ausschüsse ohne Berufung und Leitung durch einen Vertreter der Staatseisenbahnverwaltung zu Beratungen zusammentreten oder sich zu regelmäßigen Zusammenkünften vereinigen. Die Ausschußmitglieder sind berechtigt, mit den Arbeitern, von denen sie gewählt sind, die Angelegenheiten, die im Ausschuß vorgebracht werden sollen, zu besprechen und ihnen von der stattgehabten Erörterung Kenntnis zu geben. Dagegen ist es unzulässig, daß die Ausschußmitglieder Personen, die außerhalb der Eisenbahnverwaltung stehen, oder in Vereinen und Verbänden über ihre Tätigkeit im Ausschuß Rechenschaft ablegen, oder von ihnen für ihre Wirksamkeit Aufträge entgegennehmen.

Der Arbeiterausschuß besteht aus mindestens 3 oder höchstens 15 Mitgliedern. Die Zahl der für jeden Ausschuß zu wählenden Mitglieder wird von der Eisenbahndirektion nach Maßgabe der Zahl der in jedem Ausschußbezirk beschäftigten Arbeiter und der Gruppen, in die diese eingeteilt sind, festgesetzt. Für jedes Ausschußmitglied wird ein Ersatzmann gewählt.

Wahlberechtigt sind alle Arbeiter, die auf den besonders bezeichneten Bahnhöfen oder in den Hauptwerkstätten beschäftigt sind, das 21. Jahr zurückgelegt haben und der Abteilung *B* der Arbeiterpensionskasse angehören.

Wählbar sind die männlichen Arbeiter, die 30 Jahre alt sind, der Abteilung *B* der Arbeiterpensionskasse angehören, wenigstens 5 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehen sowie mindestens 1 Jahr in der Werkstätte, für die, oder auf dem Bahnhof, für die die Wahl vorgenommen wird, beschäftigt sind. Die vorübergehende Verwendung eines Arbeiters als Hilfsbeamten, schließt seine Wahlberechtigung und seine Wählbarkeit nicht aus.

Die Sitzungen des Ausschusses sollen möglichst in die Arbeitszeit fallen. Aus Anlaß der Teilnahme an den Ausschußsitzungen finden keine Lohnkürzungen statt. Soweit die Ausschußmitglieder zur Teilnahme an den Ausschußsitzungen Reisen vorzunehmen haben, erhalten sie freie Eisenbahnfahrt und Reisekosten, die ebenso, wie die Entschädigungen für entgangenen Arbeitsverdienst, nach den für die Beisitzer der Schiedsgerichte der Pensionskasse für die Arbeiter der Preußisch-Hessischen-Eisenbahngemeinschaft erlassenen Vorschriften zu bemessen sind. Die Eisenbahndirektion ist befugt, Arbeiterausschüsse, welche sich nach ihren Ermessen zur Erfüllung der ihnen gestellten Aufgaben als ungeeignet erwiesen haben, aufzulösen und eine Neuwahl anzuordnen. Die Wahlen der Arbeiterausschüsse sind geheim und erfolgen durch Abgabe von Stimmzetteln.

Auch in Sachsen wurden solche Arbeiterausschüsse gebildet. Dort wird die Einrichtung im Jänner 1907 in Wirksamkeit treten. Die Bestimmungen gleichen im wesentlichen den preußischen.

Betriebsergebnisse der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen im Jahre 1905. Der Verwaltungsbericht der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen ist jüngst veröffentlicht worden. Derselbe führt ein erfreuliches Bild fortschreitender Entwicklung des Verkehrswesens in den okkupierten Provinzen vor Augen. Das Eisenbahnnetz der okkupierten Provinzen hat im abgelaufenen Jahre keine Veränderung erfahren, denn die Betriebslänge der eigenen Linien beträgt, wie im Vorjahre 764.555 *km*.

Die Entwicklung des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes tritt in erster Linie in den Betriebsleistungen zutage. Die Anzahl der zurückgelegten Zugskilometer hat sich von 3,354.481 *km* im Jahre 1904 auf 3,444.039 *km* im Jahre 1905, demnach um 89.558 *km* = 2·7 Prozent gesteigert; von der Mehrleistung entfallen 123.870 *km* auf den Personenverkehr, 28.531 *km* auf den Lastenzugsverkehr, dagegen hat bei den gemischten Zügen eine Minderleistung von 63.261 *km* stattgefunden. Auch die Leistungen an Wagenachskilometern zeigen eine Zunahme, und zwar bei den Personenwagen um 1,704.595 = 6·9% bei den Post- und Gepäckswagen um 226 296 = 1·8%, bei den Lastwagen um 915.088 = 0·8%. Die Leistung an Netto-Tonnen-Kilometern beträgt im Jahre 1905 205,292.538 gegen 202,804.424 im Jahre 1904 ist also um 2,488.114 = 1·2% gestiegen. Die Leistung an Brutto-Tonnen-Kilometern per 510,835.415 zeigt eine Zunahme um 12,620.103 = 2·5%.

Von Fahrbetriebsmittel waren am Ende des Jahres 1905 vorhanden: 163 Lokomotiven, 251 Personenwagen, sowie 2736 Post-, Gepäcks- und Lastwagen.

Was die finanziellen Ergebnisse des Bahnbetriebes der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen im Berichtsjahre anbelangt, so betrugen die Gesamteinnahmen K 10,416.657·12 gegen K 10,068.028·38 im Jahre 1904, also um K 348,628·74 = 3·5% mehr. Von den gesamten Betriebseinnahmen entfallen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr K 1,848.867·57 (— 176.098·79), auf den Frachtenverkehr K 7,954.979·63 (+ 495.466·51), auf den Gepäckverkehr K 103.034·41 (— 20.538·68), auf Eilgüter K 191.025·82 (+ 8079·32) und auf die verschiedenen Einnahmen K 388.749·69 (+ 41.720·38). Die Betriebsausgaben beziffern sich mit K 6,605.339·75 gegen K 6,233.841·31 im Jahre 1904, demnach um K 371.498·44 oder 5·9% mehr. Der Betriebskoeffizient stellt sich im Jahre 1905 auf 63·4% gegen 71·06% im Vorjahre. Den Betriebseinnahmen von K 10,416.657·12 die Betriebsausgaben von K 6,605.339·75 gegenübergestellt, ergibt sich ein Betriebsüberschuß von K 3,811.317·37 im Jahre 1905 gegen K 3,834.187·07 im Jahre 1904, also um K 22.869·70 = 0·59% weniger. Der Betriebsüberschuß ergibt sich bei den Linien: Bosnisch-Brod—Sarajewo um K 2,623.992·66, Sarajewo—Mostar um K 478.191·07, Mostar—Metkovich um K 458.191·07, Doboj—Sinisban um K 196.742·09, Vogošća—Čevljanović um K 28.347·58 und Gabela—Boccche, herzegowinische Teilstrecke um K 43.221·90. Dagegen resultiert ein Betriebsabgang bei den Linien: Lašva—Bugojno von K 7363·88 und D.-Vakuf—Jajce von K 10.109·51. Von den Überschüssen werden die vertragsmäßige Beitragsleistung an die Militärbahn Banjaluka—Doberlin von K 100.000, sowie zu den außerordentlichen Erfordernissen von K 2,204.196·15 bewirkt. Von der Verzinsung und Amortisation der investierten Bankapitalien erwähnt der Verwaltungsbericht nichts, weil dies eine Post des bosnisch-herzegowinischen Landesbudgets bildet.

LITERATUR.

Summarische Berichte der Handels- und Gewerbekammern Brünn und Troppau über die geschäftlichen Verhältnisse ihrer Bezirke während des Jahres 1905.

a) Brünn.

Wie alljährlich bringt dieser Bericht, welcher stets als erster aller derartigen Berichte erscheint, eine ausführliche Schilderung der wirtschaftlichen Verhältnisse im allgemeinen, sowie der einzelnen Industrien. Bei letzteren werden, wie bekömmlich, die einschlägigen Verkehrsverhältnisse besprochen und vorhandener Mißstände Erwähnung getan. Nachdem dieselben im wesentlichen mit den in früheren Jahren vorgebrachten gleichen Inhaltes sind, sehen wir von einer Wiedergabe derselben ab. Neu ist bloß die Erwähnung der Wirkung der Stationsgebühren auf einzelne Industrien (z. B. die Glasindustrie).

Digitized by Google

b) Troppau.

Was die Stellungnahme dieses Berichtes zum Eisenbahnwesen anbelangt, so ist dieselbe fast ausnahmslos eine tadelnde und mißbilligende Kritik der bezüglichen Verhältnisse. Unter anderem wird erwähnt, die passive Resistenz habe für mehrere Industrien des Kammersprengels (Schafwollwarenindustrie, Zuckerindustrie) die nachteiligsten Folgen nach sich gezogen. In tarifarischer Beziehung wird bemerkt, daß hohe Frachtsätze auf die Entfaltung mehrerer Industrien hemmend einwirken, besonders auf die Textilmaschinenindustrie, Mühlenindustrie (Konkurrenz der schlesischen Mühlen, welche anschließlich mit Eisenbahnfrachten rechnen müssen im Vergleich zu denen, welchen Wasser- oder kombinierte Frachten zu Gebote stehen). Gewünscht werden: Niedere Frachtsätze für eine Reihe von Industrien, z. B. die Bedarfsartikel der Zuckerindustrie, ferner die Erstellung günstiger Frachtsätze für die schlesische Steinindustrie nach Wien, für die Papierindustrie nach Triest (Export). Die neu eingeführten Stationsgebühren finden selbstverständlich keinen Beifall.

Nur zwei Ereignisse im Eisenbahnwesen werden anerkennend besprochen. Die regelmäßige Abhaltung von Amtstagen von Vertretern der Staatsbahndirektionen in den wichtigsten Staatsbahnstationen des Landes, die Wirkung des Baues der Alpenbahnen und den Absatz von Maschinen und Eisenbahnbedarfsartikel, sowie auf die Tätigkeit in den Bau- und Brückenkonstruktionswerkstätten.

c) Olmütz.

Dieser Bericht gedenkt bei seiner Darstellung der Verhältnisse, welche die einzelnen Industrien des Kammerbezirks betreffen, besonders häufig ihrer Beziehungen zum Verkehrswesen. Die Folge davon ist, daß bei einer Reihe von Industrien ein und derselbe Umstand Erwähnung findet. Hieher gehört die nachteilige Wirkung der Manipulationsgebühren auf die Baumwollweberei, die Emsilgeschirrfabrikation, den Getreidehandel, die Glasindustrie etc. Dasselbe gilt für die Rückwirkung der im Jahre 1905 aufgetretenen sogenannten passiven Resistenz und des Waggonmangels auf einzelnen Industrien.

Von den Wünschen der Industriellen in tarifarischer Hinsicht seien folgende angedeutet: Mahlindustrie, besonders fühlbar mache sich der Mangel eines einheitlichen Bahnnetzes, Gewünscht wird daher ein einheitliches Bahnnetz mit Erstellung einheitlich durchgerechneter Tarife und mit nur einmaliger Anwendung der Manipulationsgebühren, Herabsetzung der Frachtsätze für die Weizenstärkeindustrie, welche heute die gleichen sind wie für Getreide. Holzhandel, Aufhebung des Übeltandes, daß getrennte Tarifsätze zur Anwendung kommen, wenn Rundholz durch Lokalbahnen zur Hauptbahn gebracht wird. Rohdachpappe, Schiefer, Deklassifizierung derselben.

Zu den lehrreichsten Kapiteln des Berichtes gehört der Abschnitt über die Waggoneindustrie, welcher Vergleiche zwischen Waggonbestellungen Österreichs und Deutschlands bringt.

Dr. W.

Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik. Unter Mitwirkung von Fachgenossen herausgegeben und redigiert von Zivilingenieur Fritz Hoppe. 20 Lieferungen zu K —·60; gebunden K 15. (A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.)

Das zunächst in 20 Lieferungen ausgegebene Lexikon der Elektrizität und Elektrotechnik liegt jetzt fertig vor. Auf 960 Seiten ist das Gesamtgebiet der Elektrotechnik behandelt, über 4500 Stichwörter umfassen alle Anwendungsgebiete der Elektrizität, die elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung mit allem, was dazu gehört, die Elektrotherapie, die Elektrochemie und Galvanotechnik, die Telegraphie, die Telephonie und das Signalwesen, die atmosphärische Elektrizität, die Blitzableiter etc., kurz, alle Gebiete, zu denen die Elektrizität in irgend welcher Beziehung steht, 747 instruktive Abbildungen, darunter zahlreiche Schaltungsschemata erleichtern außerordentlich das Verständnis und ergänzen den reichhaltigen Text auf das Beste. Man muß dem durch seine zahlreichen anerkannten Veröffentlichungen aus dem Gebiete der praktischen Elektrotechnik wohlbekannten Verfasser Dank wissen, daß er sich an diese schwierige Aufgabe herangemacht hat. Das Werk erscheint als das Ergebnis eines umfangreichen und mühevollen Studiums der Zeitschriften und Literaturerscheinungen der letzten Jahre, sowie eines eingehenden Durcharbeitens der Kataloge, Preislisten und Broschüren der hervorragendsten elektrotechnischen Firmen. Da auch die Verlagsbuchhandlung alles getan hat, um dem Werke eine würdige Ausstattung zu geben, so kann man nur wünschen, daß dieses Lexikon eine solch ausgedehnte Verbreitung findet, welche es nach der aufgewendenden Arbeit und Mühe verdient.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 6. November 1906. Der Vorsitzende, Sr. Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek eröffnet die Clubversammlung und gedenkt zunächst mit tiefempfundenen Worten des Hinscheidens Sr. k. u. k. Hoheit des Durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Otto. Der Nachruf, welcher von der Versammlung stehend angehört wird, weist darauf hin, daß der Verewigte stets ein lebhaftes Interesse für alle Fragen des Eisenbahndienstes bekundet habe, ein Grund dafür, daß die Eisenbahnbeamten, welche an den Schicksalen des Allerhöchsten Kaiserhauses immer regsten Anteil nehmen, den Hingang des nur allzufrüh dahingerafften Prinzen doppelt tief beklagen.

Zu den geschäftlichen Mitteilungen übergehend, gibt der Vorsitzende nachstehenden bekannt:

„Die erste Veranstaltung des Vergnügungs-Komitees in der gegenwärtigen Saison, ein Vergnügungs-Abend unter Beteiligung von Damen findet Samstag, den 10. November 8 Uhr abends statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung bei diesem Abend zugesagt. Saison- und Einzelkarten sind in der Club-Kanzlei erhältlich.

In der nächsten, am Dienstag, den 13. November 1/27 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Franz Schäffer, k. k. Ministerialrat d. R. einen Vortrag: „Die Zentralbahnhöfe in Wien" halten. An diesen Vortrag wird sich eine Diskussion anschließen.

Heute hält Herr k. k. Regierungsrat Dr. Johann Palisa einen Vortrag über: „Die Photographie in der Astronomie und ihre neuesten Errungenschaften". Mit lebhaftem Beifall begrüßt ergreift sodann Herr Regierungsrat Dr. Palisa das Wort und schildert in anschaulicher Weise, wie die Photographie immer mehr und mehr ein unentbehrliches Hilfsmittel der Astronomie geworden sei, welches insbesondere auf dem Gebiete der Spektroskopie sich mit bestem Erfolge bewähre. Der Vortragende führt weiters aus, daß vorzüglich der Umstand, die einzelnen Himmelssparten mit den Sternbildern fixiern zu können, einen unschätzbaren Vorteil bilde, allein von noch größerer Wichtigkeit sei die Möglichkeit, durch Zuhilfenahme eines eigens konstruierten Stereoskops, des Stereokomparators, auf den photographischen Aufnahmen des Himmelsbildes die Veränderungen der einzelnen Sterne, welche in der zwischen den einzelnen Aufnahmen liegenden Zeit eintreten, festzustellen. Die außerordentlich fesselnden Ausführungen des Herrn Vortragenden, welcher auch mehrere interessante Photographien demonstrierte, wurden mit lautem Beifall aufgenommen worauf der Vorsitzende mit warmen Dankesworten an Herrn Regierungsrat Dr. Palisa die Versammlung schloß.

Der Schriftführer: Dr. Leipen.

Samstag, den 1. Dezember, 8 Uhr abends findet unter Beteiligung von Damen der **zweite Vergnügungs-Abend** der diesjährigen Saison statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Zur gefälligen Beachtung.

Die Firma A. Gerngroß, VII. Kirchengasse 2 bis 4 und Mariahilferstraße 46 bis 48 gewährt, während des Weihnachtsverkaufes, das ist vom 20. November bis inkl. 24. Dezember bei Einkäufen von Okkasionswaren — wie alljährlich — keine Begünstigung. Bei den nicht reduzierten Artikeln bleibt die eingeräumte Bonifikation auch während obiger Zeit aufrecht.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Inländischer Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan – Schatzlar.

Tarif Teil II gültig vom 1. Juli 1902. Verordnungsblatt Nr. 141

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Tarif Teil II, Heft 1 gültig vom 1. Juni 1903.

Oberschlesisch-österr. Kohlenverkehr über Mittelwalde etc.

Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. gültig vom 1. Mai 1904.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. gültig vom 1. November 1897.

Gebührenberechnung im Kohlenverkehre mit der Station Daudleb Ö. N.-W.-B. transit.

Bis auf Widerruf, beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Feber 1908, finden die in den obengenannten Tarifen für die Station Daudleb Ö. N.-W.-B. vorgesehenen Frachtsätze, auch nach der Station „Daudleb Ö. N.-W.-B. transit" für den Übergangsverkehr nach den Stationen der Lokalbahn Dandleb—Rokitnitz Anwendung.

Die Direktion der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Nord-deutschen Verbindungsbahn.

Gültig ab 1 November 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

Wien Pantaleif Venedig Rom und Mailand Genua.

Wien—Lemberg Dönesz—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Constantinopel.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—Prag

Wien—Eger—Cassel—(Kölln) Aachen.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Daselbst Fahrplan-Ausgabe. Erteilung von Auskünften. Verkauf von Fahrkarten zu Tarifermässigungen. Lokalzug nach und von allen Tabak-Trafiken und Zeitungs-Verschleissen empfohlen.

Die Perkomoren von 1 ℓ bleiben bis 1 ℓ Feb. und durch Tabakverschleiss für Monatsgutscheine benutzbar.

Soeben beginnt zu erscheinen:

Meyers Grosses Konversations-Lexikon.

Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage.

Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens.

20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark.

Prospekte und Probehefte liefert jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

16 000 Abbildungen, 1400 Tafeln und Karten, 4200 Textseiten

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1906/7. **Kürzeste und bequemste Schnellzug-Verbindungen.** Winter 1906/7.

Gültig vom 1. Oktober 1906.

Wien—Triest—Italien / Adriahäfen—Bosnien—Orient.

Wien—Görz—Udine—Tirol—Italien / Meran—Arco—Riva.

Wien—Lemberg—Pantaleif—Italien.

Budapest—Fiume—Italien.

Budapest—Triest—Italien.

Budapest—Agram—Triest—Italien.

Budapest—Agram—Fiume

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.

Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 563

Werkzeugfabrik BLAU & Co.
Wien, XX. Dresdnerstraße 68.
Gewinde-Schneidzeuge, Spiralbohrer, Reibahlen, Pfärser, Kaliber, Bohrfutter, Bohrmaschinen, Fräsenschleifmaschinen, Universal-Werkzeugschleifmaschinen etc., Präzisionswerkzeuge, sowie Anfertigung kompletter Anlagen. 594

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Heizmeßmaschinen, Wassermesser, Hinweisfinger, Signalapparate, Fördgeschwindigkeitsanzeiger, Blementenbau.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationswerke etc. 526

Felix Blažíček v. v. v. WIEN v. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billettenkasten, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 601
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. **Budapest** b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleissicherungen, Geleissperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 110

Leobersdorfer Maschinenfabrik
vormals **GANZ & Co.**
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Drek- und Wechselstrom. 908

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 525
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen.
Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Oesterreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsverpfändung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 5% (fünf) selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Darmthätigkeitsmaßes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die Ablehung seiner Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist all(jährlich ein mäßiges Schadenersatzungequantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu berahlen. 3. Die tägliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Ratenanlagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 597

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Porzonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Redaktion und Administration:
WIEN, I. Eschenbachgasse 11.
Telephon Nr. 855.
Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245.
Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698.
Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert.
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates
von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung
in Österreich-Ungarn:
Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5.
Für das Deutsche Reich:
Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6.
Im übrigen Auslande:
Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10.
Bezugsstelle für den Buchhandel:
Spielhagen & Schurich in Wien.
Einzelne Nummern 30 Heller.
Offene Reklamationen portofrei.

№ 35. Wien, den 3. Dezember 1906. XXIX. Jahrgang.

Stanford Univer. Library DEC 27 1906

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über
130.000 Stück
in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 548

Anton Rothmaier
LINZ a. D.
Besitzer der Mollner Holzwarenfabrik und Sägewerk
empfiehlt seine Erzeugnisse, u. zw.:
Krampen-, Schaufel-, Hammer- und Hackenstiele, Werkzeughefte aller Art, sowie alle ins Fach einschlagende Holzwaren und Schnittmaterialien aus weichem Holz.
Niederlage: WIEN, IX/1, Währingergürtel Stadtbahnviadukt Nr. 139.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen.

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.
Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 538

Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •

• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

KORKSTEIN-FABRIK
ACTIENGESELLSCHAFT vorm.
KLEINER & BOKMAYER
CENTRAL-BUREAU:
WIEN, VI/1 KÖSTLERGASSE Nr. 7.

Ausführung aller
bau- u. maschinentechnischer Isolierungen
gegen Wärme- und Kälteverluste.
Deckenverkleidungen für Remisen, Werkstätten etc.
Riegelwandverkleidung von Signalhütten, Wächterhäusern, Magazinen, Wasserstationen und exponierter Bauobjekte jeder Art.
Isolierung von Eiskellern und Kühlanlagen,
Trockenlegung feuchter Mauern,
Herstellung von Zwischenwänden etc.,
Isolierung v. Dampfleitungen, Kesseln etc.

FABRIKATIONS-SPEZIALITÄTEN:
PAT. EMULGIT-KORKSTEINE.
PAT. REFORM-KORKSTEINE.
PAT. KORKSTEINSCHALEN.
PRESSKORKFABRIKATE.
„THERMALIT" FEUERFESTES ISOLIERMATERIAL.
KIESELGUR-ISOLIERMASSE.

Georg Zugmayer & Söhne
Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10
erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:
Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer
Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 584

Schnelldreh-Revolverstahl № 5/0 Marke: 5/0
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Wien X/3.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

660

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Schienenschuh

Patent Scheinig & Hofmann.

Vollkommenste Stoßverbindung für Straßen- u. Vollbahnen.

☐ **Patente in allen Staaten.** ☐

Bahnen, welche unseren Schienenschuh in Verwendung gen. haben:

Linz-Urfahr, Hallstatt, Linz-Gmunden, Pöstlingbergbahn, Preßburg, Aussee, Aussig, Teplitz, Kowa, Barcelona, Krakau, Linz-Ebelsberg, Zwickau, Kiberfeld, Aigle, Lausanne, Vallorbe-Pontarlierbahnen, Palermo, Wien, Nordhausen, Bielefeld, Augsburg, Chaux de Fonds, Hamm, Wiener Lokalbahnen, Elberfeld-Remscheid, Reichenberg, Czernowitz, Stettin, Ulm, Libau, Mailand, Mühlhausen, Plauen, Monkau, Dessau, Halle-Merseburg, Zürich, Kuhlscheid, Aachen, Lausanne, Madrid, Braunschweig, Karlsruhe, Hohenschönhausen, Halle, Luzern, Amiens, Lingotte, Essen, Neviges, Regensburg, Trier, Kassel, Düsseldorf, Graz, St. Gallen, Bielitz-Biala, Remscheid, Benrath, Elberfeld — Gronenberg — Remscheid, Buenos-Aires.

SCHEINIG & HOFMANN, Linz a. D., Ober-Österr.

FRANZ JANKOWSKY

Erste österr.-schlesische

Rahmen-, Tischler-, Holz- u. Vergolderwarenfabrik

TROPPAU.

Lieferung aller Sorten Rahmen, Fensterkarniesen, Luxusmöbel, Spiegel, Bilder etc.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

FRANZ WLACH

XIII/10, Speisingerstraße 8.

Fabrik von Signalisierungs-, Beleuchtungs- und Blechausrüstungs-Gegenständen für Eisenbahnen, Metallwarenfabrik.

Patent-Schluß-, Ausschlag- und Bahnwächter-Laternen.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengießware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Façoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stahldraht, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tires aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Radsätze, Wechsel und Kreuzungen, Drahtseilbahn, Wasserstation-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermasts, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedwaren, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung dieser maschinellen Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, dampf- und putzmagerwaren wie auch nahtloses Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 667

Avenarius

Carbolineum

seit mehr als 30 Jahren erprobtes Holzkonservierungsmittel von unerreichter Wirksamkeit.

Atteste zu Diensten.

Indurin

bewährte Kaltwasserfarbe für **Innen- und Außenanstriche.** Wetterfest, waschbar, feuerhemmend. Einfachste Verarbeitung.

Prospekte, Atteste, Muster kostenfrei. 663

Carbolineumfabrik **R. Avenarius, Amstetten.**

Bureau: **Wien,**
III/1 Hauptstraße 18.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone** und **Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmaterialie, Wassermesser** eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 813

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Putzwolle

kardiert in Strähnen, offeriert in allen erdenklichen Qualitäten die

Erste österr. mech. Putzwollfabrik RUDOLF LÖWI

WIEN
II. Engerthstraße 173—175. 633

Erstes und größtes Etablissement dieser Art, dessen Inhaber die kardierte Putzwolle vor elf Jahren in Österreich mit größtem Erfolge einführte. **Monatliches Fabrikat über 100.000 Kilogramm. Telephon 18.147.**

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№. 35. Wien, den 3. Dezember 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Deutsch-böhmische Ausstellung. Von Ober-Ing. Karl Spitzer. Geschwindigkeitsbestimmung fahrender Eisenbahnzüge. — Elektrische Bahnen: Einsetzung eines Komitees für Angelegenheiten der elektrischen Bahnen. Erhaltungskosten von elektrischen Fahrzeugen. Die augenblicklichen Aufgaben der Elektrotechnik im Eisenbahnwesen. — Technische Rundschau: Starkstoß-Oberbau Haarmann. Die Verbrennung von Gras und Unkraut zwischen Eisenbahngleisen. Das Verhalten der Wagen aus Holz bei einem Brande und bei Zusammenstößen auf der New Yorker Untergrundbahn. — Chronik: Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Oktober 1906. Neue Kanzleivorschriften bei den Staatsbahndirektionen. Betriebsergebnisse der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen im Jahre 1905. — Literatur: Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Deutscher Eisenbahnkalender. Österreichischer Ingenieur- und Architekten-Kalender. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung am 13. November 1906. Bericht über die Clubversammlung am 20. November 1906.

Clubversammlung: Dienstag, den 4. Dezember 1906, 1/2 7 Uhr abends. Vortrag des Herrn Dr. Aládar Békéss, Bahnarzt der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, über: *„Seh- und Farbenprüfung im Eisenbahndienst“.*

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Deutsch-böhmische Ausstellung.

Von Ober-Ingenieur Karl Spitzer.

Selten noch ist eine Ausstellung sowohl von der Tagespresse, als auch von den Fachblättern mit solcher Einmütigkeit als gelungen bezeichnet worden, wie die deutsch-böhmische Ausstellung Reichenberg 1906.

In der Tat wurde jeder, der die Ausstellung besucht hat, schon durch den bloßen Anblick des ganzen Ausstellungsraumes veranlaßt, in dieses Lob einzustimmen. Denn hier fand er landschaftlichen Reiz, architektonische Kunst und technische Arbeit mit seltenem Geschicke zu einem in seiner Art einzig wirkenden Ganzen vereint.

Unmittelbar an das Waldviertel Reichenbergs und den Talsperrensee anschließend, gewährt der 400.000 m^2 umfassende Ausstellungsplatz von seinem vielfach coupierten Terrain aus wunderbare Ausblicke auf das Jeschken- und Isergebirge, ja bis auf die Gelände des Erzgebirges. In dieser herrlichen Landschaft wirken das monumentale Hauptgebäude, die schönen Ausstellungshallen und Pavillons, die fast ausnahmslos ganz weiß gehalten und von wohlgepflegten Anlagen und Blumenbeeten umgeben sind, ungemein vornehm.

Mag auch die Architektur der Ausstellungsbauten im allgemeinen manchem etwas zu modern erscheinen, so läßt sich doch vor allem die Zweckmäßigkeit ihrer Anlage und Einrichtung nicht leugnen. Sie sind meist schon in ihrer äußeren Form dem Zwecke, dem sie dienen sollen, glücklich angepaßt. In diesen Gebäuden ist nun eine solche Fülle des Sehenswerten in meist erstklassiger Ausführung untergebracht, daß dem in der Tagespresse geprägten Ausdruck „die Ausstellung sei eine Schaustätte deutscher Arbeit und deutschen Geistes“ die volle Berechtigung zugesprochen werden muß.

Die Ausstellungen auf dem Gebiete des Hochschulwesens, der Landwirtschaft, der rationell entwickelten Forstkultur und der mit den neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete des Maschinenbaues und des Verkehrswesens ausgestatteten Industrie zeugen von dem gewaltigen geistigen und manuellen Können, sowie von dem bienenartigen Fleiße des deutsch-böhmischen Volkes.

Dem Berichte des Direktors der Ausstellung, Herrn Ingenieur Bruno Leinweber folgend, seien hier einige für den Fachmann interessante Daten über die technische Anlage der Ausstellung angeführt.

Die vier Maschinenfabriken: Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals Breitfeld, Daněk & Co., Karolinenthal, F. Ringhoffer, Maschinenfabrik, Eisengießerei und Kesselschmiede, Kupfer- und Metallwarenfabrik Smichow, Prager Maschinenbau-Aktiengesellschaft Ruston & Co., Prag, und Skodawerke-Aktiengesellschaft Pilsen vereinigten sich unter Führung des Freiherrn Franz Ringhoffer sen. zur gemeinsamen maschinellen Ausrüstung der Ausstellung, während die österreichischen Siemens-Schuckertwerke die Maschinen für die Ausstellungszentrale und das Beleuchtungsnetz beistellten.

Im ganzen standen der Ausstellung 4500 *PS* zur Verfügung. Beim Bau der Maschinenzentrale war allein für die Fundamente ein Materialaushub von 2000 m^3, darunter ca. 800 m^3 Felssprengungen, erforderlich. Für die Betonierung der Fundamente mußten über 800 m^3 Beton aufgewendet werden.

Die dem Gewichte nach größte Maschine, eine vierzylindrige Kolbendampfmaschine von Ringhoffer,

Digitized by Google

Prag-Smichow, leistet 12.000 *PS* und hat ein Schwungrad von sechs Meter Durchmesser. Die nach der Leistungsfähigkeit größte Maschine ist ein Turbogenerator der Skodawerke Pilsen mit einer Leistung von 15.000 *PS*. Nebst einer Heißdampfmaschine der Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Breitfeld, Daněk & Co., Karolinenthal, von 600 *PS* und einer solchen der Prager Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Ruston & Co., Prag, mit 540 *PS*, arbeitet noch ein 300 *PS* Gasmotor in der Zentrale.

Die Beleuchtungsanlage umfaßt 450 Bogen- und 7000 Glühlampen.

Was nun das auf der Ausstellung vertretene Eisenbahnwesen anbelangt, muß zugegeben werden, daß mit Ausnahme der großen Firmen Ringhoffer und Skoda die Beteiligung eine ziemlich schwache war. Der Grund hiefür mag darin liegen, daß gleichzeitig mit der Reichenberger Ausstellung die Ausstellung in Mailand stattfand, auf welcher das Verkehrswesen und insbesondere das Eisenbahnwesen hervorragend vertreten war.

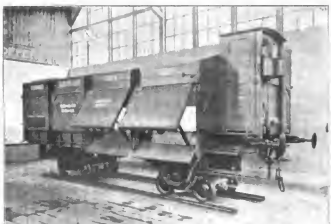


Fig. 1.

Immerhin haben die genannten beiden großen Firmen auch auf der Reichenberger Ausstellung einige Objekte des Eisenbahnwesens vorgeführt, an denen der Fachmann nicht vorübergehen kann. Diese, sowie einzelne andere auf das Eisenbahnwesen bezug habendeu Ausstellungsobjekte seien deshalb hier vorgeführt.

Die Firma Ringhoffer hat nebst einem normaleu zweiachsigen Personenwagen I./II. Klasse, Serie ABe der k. k. österreichischeu Staatsbahnen und einem zweiachsigen Biertransportwagen der Brauerei in Maffersdorf noch einen zweiachsigen Schnellentladewagen nach dem System Talbot ausgestellt.

Eine Ansicht dieses für die ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bestimmten Wagens bietet die Fig. 1. Der Wagen präsentiert sich — abgesehen davon, daß er mangels eines entsprechenden Geleises auf zwei kleine Rollwagen gestellt werden mußte — dem äußeren Ansehen nach, wie ein gewöhnlicher Kohlenwagen. Ins Auge fallen nur die auf jeder Längseite befindlichen vier Türen und der unterhalb dieser Türen befindliche Mechanismus, zum Öffnen und Schließen derselben. Im übrigen ist der Wagen in seinen Dimensionen den Normalien der k. k. Staatsbahnen vollkommen entsprechend hergestellt. Die ganze Länge des Wagens über die Puffer beträgt 8400 *mm*, die Maximalbreite 2870 *mm*, die größte Höhe über Schienenoberkante 3210 *mm*. Der Wagen hat Spindelbremse und geschlossenes Bremserhüttchen und kostet K 5800.

Wie aus dem Anblicke der Figur 1 ersichtlich, erfolgt das Öffnen der Türeu (je zwei auf einmal an je einer Längsseite) durch Drehung der unter den Türen befindlichen Welle. Bei dieser Drehung der Welle werden die unter den Türen befindlichen Klappen nach abwärts gelegt. Gleichzeitig sinken die bei geschlossenen Türen durch die sichtbaren Vertikalstützen in horizontaler Lage gehaltenen Teile des Wagenfußbodens, welche außerhalb der Wagenlängsträger liegen, infolge des auf ihnen lastenden Gewichtes der Kohle so weit herab, daß sie mit den außen liegenden Klappen eine gemeinsame schiefe Ebene bilden, über welche nun die Kohle selbsttätig herunterrutscht. Durch gleichzeitiges, oder auch unmittelbar hintereinander folgendes Aufklappen der Türen wird der ganze Wageninhalt (15 *t* Kohle) binnen einigen Minuten, ohne jede Handarbeit entladen. Vor Neubeladung des Wagens werden natürlich die Türen wieder geschlossen und die Verschlußwelle durch eine im Bilde an der Wagenstirnwand sichtbare Sicherungsvorrichtung gegen unbeabsichtigtes Aufgehen geschlossen gehalten.

Diese neue patentierte Bauart der Selbstentladewagen, deren Ausführungsrecht für Österreich-Ungarn die Firma Ringhoffer besitzt, unterscheidet sich in vorteilhafter Weise von den früheren Talbot'schen Selbstentladern hoher und schwerer Bauart und dürfte sich in der Praxis alsbald die ihm gebührende Anerkennung erwerben.

Ein interessantes Ausstellungsobjekt war die von der Firma Ringhoffer ausgestellte zweiachsige Motordraisine, Fig. 2.

Diese Draisine zeichnet sich einerseits durch ihre Leichtigkeit und elegante Form, die sie zu einem komfortablen Inspektions-Fahrzeug stempelt, andererseits durch ihre Leistungsfähigkeit aus. Sie bietet 6—8 Personen bequem Platz und ist mit einer in der Maschinenabteilung der Fabrik konstruierten neuen Type eines Benzinmotors ausgerüstet.

Der Motor leistet 6 *PS*, macht 1000 Umdrehungen in der Minute, hat Abreißzündung mittels Elektromagneten und Wasserkühlung. Die Motorkraft wird mittels Friktionsantrieb auf die Räder übertragen und sind zwei Bandbremsen vorgesehen, deren eine von Hand, die andere von Fuß aus betrieben wird. Eine besondere Neuheit der Draisine ist, daß sie sowohl für die Vorwärts- als auch für die Rückwärtsfahrt geeignet ist, daher nicht gewendet zu werden braucht und daß dabei der Lenker in beiden Fahrtrichtungen immer nur dieselben Handgriffe zu machen hat, so daß die größte Betriebssicherheit gewährleistet ist. Der Preis dieser Motordraisine beträgt 8000 K.

Digitized by Google

In der sehr reichhaltigen Kollektion der Skodawerke-Aktiengesellschaft in Pilsen interessierten den Eisenbahnfachmann insbesondere die ausgestellten Produkte der Gußstahlhütte; denn sowohl im Lokomotiv- als auch im Waggonbau nimmt die Verwendung von Gußstahlbestandteilen stetig zu. Ein Hindernis für die Verwendung in größerem Maßstabe lag bisher an den Gußstahlerzeugnissen selbst, da sie häufig wohl die gewünschte Festigkeit, oft aber nicht die für die Praxis erforderliche Elastizität aufgewiesen haben. Ein an sich sehr gutes Material mußte oft wegen zu großer Härte und Sprödigkeit mit Rücksicht auf den Zweck seiner Verwendung als unbranchbar angesehen werden. Die in das Eisenbahnfach einschlägigen Gußstahlerzeugnisse der Skodawerke scheinen nun, wie die nachstehenden Ausführungen zeigen, nebst entsprechender Festigkeit auch jene Elastizität zu besitzen, welche bisher bei Gußstahl oft vermißt wurden.

Ein deutliches Beispiel hiefür liefern die ausgestellt gewesenen Radsterne, die zum Zwecke der Demonstration gewaltsam deformiert worden sind. Zwei solcher Sterne sind in Fig. 3 samt der Tabelle über die mit diesen Sternen vorgenommene Schlagprobe abgebildet.

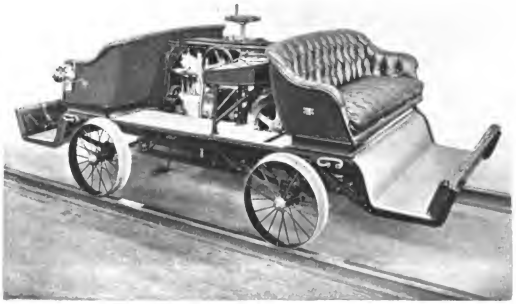


Fig. 2.

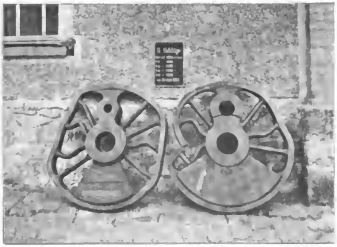


Fig. 3.

Danach hat es eines Arbeitsmomentes von 32.000 *kg/m* bedurft, um die Sterne zum Bruche zu bringen; ein Beweis dafür, daß das Material nicht spröde war.

Noch deutlicher zeigt dies nachstehende kleine Tabelle über die Zerreißversuche, welche mit den aus diesen Radsternen hergestellten Probestäben vorgenommen worden ist.

	Festigkeit in kg pro mm^2	Dehnung in Prozenten	Kontraktion in Prozenten
Radstern Nr. 1	48·55	25	39·33
„ „ 2	49·19	25	44·70
„ „ 3	49·19	26	46·86
Durchschnitt	48·98	25·33	43·46

Danach hat das Material bei einer durchschnittlichen Festigkeit von 48·98 *kg* pro mm^2 eine Dehnung von 25·77% und eine Kontraktion von 43·46% gezeigt, so daß es in jeder Beziehung als entsprechend bezeichnet werden kann.

Außer diesen Radsternen, welche von den Skodawerken bisher bis zu 2000 *mm* Durchmesser ausgeführt worden sind, waren noch zahlreiche andere Gußstahlteile für Eisenbahnen, wie Achslager, Achslagergehäuse, Kreuzköpfe, Kolben, Zylinderversteifungen (Caissonements) etc. ausgestellt.

Digitized by Google

Insbesonders hervorzuheben wären die Zylinderversteifungen, welche wegen ihrer komplizierten Form und verhältnismäßig geringen Wandstärke schwierige Gußstücke bilden.

Ebenso die Achslagergehäuse, die schon von verschiedenen Bahnen mit Erfolg verwendet werden und deren Wandstärke nur 7 *mm* beträgt, eine Ziffer, die noch vor nicht zu langer Zeit beim Stahlguß für nicht erreichbar angesehen worden ist.

Zu erwähnen wäre noch, daß die Skodawerke auch die Fabrikation von Gußstahlherzen betreiben, welche ihrer Qualität halber in Fachkreisen gerühmt werden.

Ans einer Anzahl von Zerreißversuchen, welche mit dem für solche Herzstücke verwendeten Materiale vorgenommen worden sind, geht hervor, daß das Material im Durchschnitt eine Festigkeit von 65 *kg* pro *mm*², eine Dehnung von 14% und eine Kontraktion von 45% gezeigt, also ein sehr befriedigendes Resultat ergeben hat.

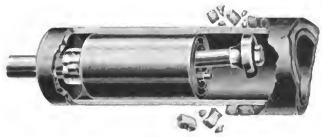


Fig. 4.

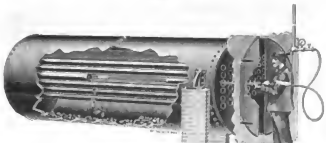


Fig. 5.

Zum Schlusse sei hier noch ein Apparat vorgeführt, der im Kesselhause der Ausstellung in Tätigkeit zu sehen war und der infolge seiner Handlichkeit und guten Wirkung geeignet sein dürfte, auch bei den Eisenbahnen ausgebreitete Verwendung zu finden. Es ist dies der in Fig. 4 und 5 dargestellte Kesselrohrreiniger „Dean". Der eigentliche Reiniger besteht aus einem kleinen Apparate (Fig. 4), in welchem ein hammerförmiger Kopf, der mittels Preßluft oder Dampf bewegt wird, ungefähr 1000 bis 1500 leichte Schläge in der Minute vollführt. Durch die Schnelligkeit dieser Schläge, welche einem Vibrieren zu vergleichen sind — und nicht etwa durch die Stärke der Schläge — springt der Kesselstein von der Wandung der Siederohre leicht und rasch ab, ohne daß das Rohr selbst beschädigt wird. Die Art der Handhabung des Apparates zeigt die Fig. 5. Der an einem entsprechend langen Rohre angesetzte Reiniger wird von einem Manne in das zu reinigende Kesselrohr eingeführt und unter beständigem leichten Hinund Herdrehen langsam vorgeschoben, so daß der hammerartige Kopf des Reinigers die ganze innere Rostfläche bearbeiten kann. Das Ende des Rohres, an dessen Spitze sich der Reiniger befindet, bleibt dabei mittels eines entsprechend langen Schlauches stets mit der Druckluft- oder Dampfleitung verbunden. Die vollständige Reinigung eines Rohres von zirka 6 *m* Länge vollzieht sich in einem Zeitraume von 8—10 Minuten.

Der Apparat dürfte für alle Lokomotivkessel, wie überhaupt für alle Feuerrohrkessel recht wirksam sein. Die amerikanische Firma The William B. Pierce Company führt den Apparat übrigens auch in einer Form aus, welche dessen Anwendung auch für die Reinigung von Wasserröhren gestattet.

Geschwindigkeit-bestimmung fahrender Eisenbahnzüge.

Für die Feststellung der Geschwindigkeiten von Eisenbahn-Fahrzeugen gibt es Geschwindigkeitsmesser, die ziemlich kostspielig sind und nur bei besonderen Untersuchungen angebracht werden. Im übrigen verläßt man sich auf Schätzungen, die je nach der Erfahrung des Schätzenden mehr oder weniger genau sind, z. B. nach der Anzahl der Schienenstöße, nach der Schnelligkeit vorübereilender Gegenstände, nach der Anzahl der Anspüffe u. s. w. Wie sich bei den Schnellfahrversuchen herausgestellt hat, hört über eine gewisse Geschwindigkeit hinaus das Gefühl für geringere oder größere Geschwindigkeit überhaupt auf. Im allgemeinen wird die Geschwindigkeit zu hoch geschätzt. Folgende einfache und ziemlich genaue Methode zur Ermittlung der Geschwindigkeiten von Dampflokomotiven, die auf mathematischer Grundlage beruht, kann von jedermann innerhalb oder noch besser außerhalb eines Zuges angewandt werden: Man zähle die Umdrehungen des Triebrades der Lokomotive in *t* Sekunden, dann gibt diese Zahl direkt die Geschwindigkeit in Kilometer in der Stunde.

Eine Umdrehung ist gleich dem Doppelhub eines Dampfzylinders und sehr deutlich an dem Schlag der Lokomotive, d. h. dem ausgepufften Dampf, zu hören. Wie lange man die Umdrehungen zählen muß, ergibt sich aus der Gleichung *t* Sekunden $= 11{\cdot}3\ D\ m$, worin mit D der Laufkreisdurchmesser des Triebrades bezeichnet ist. Die Zeit *t* wechselt mit jeder Lokomotivgattung und beträgt z. B. für die $^2/_3$ gekuppelte Tenderlokomotive der Berliner Stadtbahn 18 Sekunden. Zählt man also 18 Sekunden lang jeden vierten Anspuff der Lokomotive (bei Verbundsmaschinen jeden zweiten Anspuff), und betrage die Anzahl z. B. 36, so hat der Zug augenblicklich eine Geschwindigkeit von 36 *km* in der Stunde, d. h. er würde, wenn er mit derselben Schnelligkeit weiter fahren würde, in einer Stunde 36 *km* zurücklegen. Da man in der Technik die Geschwindigkeit meist in Metern in der Sekunde mißt, so erhält man aus der Gleichung $v = \frac{V}{3{\cdot}6}$ sofort, daß der Zug in der Sekunde 10 *m* zurücklegt.

Für einige normale Lokomotiven sind die Zeiten *t* folgende:

Gattung	Laufkreisdurchmesser	*t* Sekunden
Berliner Stadtbahn $^2/_3$ T.-L. . .	1580 *mm*	18
Berliner Vorortverk-br $^2/_3$ T.-L.	1600 „	18
Preuß. Personen- und Schnellzug-lokomotive $^2/_3$ S.-L	1980 „	21

Digitized by Google

Die rechnerische Grundlage ist sehr einfacher Natur und mag deshalb hier ebenfalls gegeben werden. Es war behauptet: $V\,km$ pro Stunde $= n^1$ Umdrehung in t Sekunden.

Bezeichnet man die Umdrehungszahl in einer Sekunde mit n und setzt $t = 11{\cdot}3\ D$ ein, so ist $V = n^1 = t \,.\, n = 11{\cdot}3\ D\,n$. Es ist die Umfangsgeschwindigkeit nach bekannter Formel $v = D \,.\, \pi \,.\, n = \frac{V}{3.6}$. Daraus erhält man denselben Wert wie oben.

Dieses einfache Verfahren eignet sich natürlich auch ebensogut für andere Fahrzeuge, von denen man die Umdrehungen eines Rades leicht zählen kann, z. B. für Droschken, Automobile u. s. w. Man braucht sich nur die Zeit t nach der angegebenen Formel ein für allemal auszurechnen und nach der Uhr die Anzahl der Umdrehungen zu zählen.

Ob dieses von G. Seifert in der „Technischen Rundschau“ angegebene Verfahren wirklich von „jedermann“ angewendet werden kann, möchten wir wohl stark bezweifeln, denn es setzt vorherige Ermittlungen voraus (Durchmesser des Triebrades etc.), die gewiß nicht „jedermann“ zu machen in der Lage ist. (Anm. der Red.)

ELEKTRISCHE BAHNEN.

Einsetzung eines Komitees für Angelegenheiten der elektrischen Bahnen. Die elektrischen Bahnen in Österreich hatten schon seit längerer Zeit den Wunsch nach einer zeitgemäßen Organisation, um in verschiedenen, teils sehr wichtigen Fragen allgemeiner Natur ihre gemeinschaftlichen Interessen entsprechend beraten und an geeigneter Stelle vertreten zu können. Diesem in der letzten Zeit besonders lebhaft aufgetretenen Bedürfnisse hat der Verband der österreichischen Lokalbahnen, welcher derzeit unter der Leitung des Herrn Regierungsrates W. Hallama steht, dadurch Rechnung getragen, daß er ein eigenes Komitee für die technischen und Verkehrsangelegenheiten elektrisch betriebener Bahnen schuf, zu dessen Obmann der Direktor der Wiener städtischen Straßenbahnen, Ingenieur L. Spängler, gewählt wurde. Dieses Komitee richtet nun an die Fachvereine, an die Verwaltungen elektrischer Bahnen aller Länder und auch an die Fachpresse die Bitte um tätige, kräftige Unterstützung durch Auskünfte, Mithilfe u. s. w.

Erhaltungskosten von elektrischen Fahrzeugen. In Eisenbahnkreisen herrscht teilweise die Überzeugung, daß die Kosten für Instandhaltung von elektrischen Fahrzeugen höher seien, als die Erhaltungskosten von Dampflokomotiven. Nach Erfahrungen, welche man in den großen amerikanischen Betrieben gesammelt hat, ist diese Ansicht unhaltbar. Die Interborough Rapid Transit Co. hat für 430 Triebwagen mit je 2×200 *PS* eine Reparaturwerkstätte mit 50 Mann und kleinen Werkzeugmaschinen. Die Rundhäuser und Reparaturwerkstätten für die der obigen Leistung entsprechenden 215×800 *PS*-Dampflokomotiven würden einen vier- bis sechsfachen Kapitalsaufwand erfordern. Die Kosten für einmalige Besichtigung und Reinigung eines Motorwagens sind etwa K 1 bis 1·25 und einer Dampflokomotive K 7 bis 8. Die Kosten für die Erhaltung belaufen sich in Amerika auf K 6000 bis 20.000 pro Jahr und Lokomotive. Ein Durchschnittswert aus den Erfahrungen an 7228 Lokomotiven war K 11.060 pro Jahr und Lokomotive. Die Erhaltungskosten pro Triebwagen und Jahr waren K 535. Die gesamten Erhaltungskosten (Kraftwerk, Leitung, Wagen), bezogen auf 1 Wagen pro Jahr, waren K 1275, bei einer Jahresleistung von 250.000 Wagen/*km*.

Die augenblicklichen Aufgaben der Elektrotechnik im Eisenbahnwesen. Unter diesem Titel wirft E. Fränkel, Regierungs- und Baurat in Breslau, unter anderem die Frage auf, ob die elektrische Zugkraft nicht zweckmäßig als Ergänzung der Lokomotivkraft zu benützen wäre. Die letztere sinkt bekanntlich auf Steigungen wegen der verringerten Geschwindigkeit und der ungünstigen Dampfwirkung sehr stark. Da auch die aus der Reihung hervorgehende Zugkraft auf Steigungen den Ansprüchen nicht genügt, so ist die mangelnde Leistungsfähigkeit der Dampfbahnen auf hügeligen Strecken wohl erklärt und eine Erhöhung der Leistung hier sehr erwünscht. Wäre nun die betreffende Bahnstrecke aus irgend einem Grunde mit einer elektrischen Arbeitsleistung versehen, so bedürfte es nur der Anrüstung zweier Achsen, etwa des Packwagens, mit elektrischen Triebmaschinen, um eine zweckmäßige, für diesen Fall nicht zu kostspielige Zusatzkraft zu erhalten. Die Verhältnisse hiefür sind im Eisenbahnbetriebe oft gegeben, da, wo auf Steigung Vorspannslokomotiven eintreten müssen.

Der Verfasser fordert schon aus Gründen der Betriebssicherheit das Vorhandensein einer solchen elektrischen Starkstromleitung entlang der ganzen Bahnstrecke, um die oft teilweise bei Nebel ganz versagenden optischen Signale der Strecke durch vermittels Starkstromes zu betätigende Signale auf der Lokomotive zu ersetzen. Diese Arbeitsleitung kann dann zweckmäßig und wirtschaftlich zur Zugbeleuchtung, namentlich auch zum Verkehre von Einzelwagen im Nahverkehr und in kurzen Zeiträumen, sowie auch für den Betrieb von Drehscheiben, Schiebebühnen, Pumpen, Verschiebelokomotiven und Weichen verwendet werden.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Starkstoß-Oberbau Haarmann. In einer Sitzung des Berliner Vereines für Eisenbahnkunde sprach vor einiger Zeit Geheimer Kommerzienrat Dr. Ing. Haarmann über Starkstoß-Oberbau und die mit dieser Geleiseanordnung im fünfjährigen Betriebe auf der Georga-Marien-Hüttenbahn und auf einer Staatsbahnstrecke bei Osnabrück (Linie Köln—Hamburg) und während eines kürzeren Zeitraumes auf anderen Strecken in den Bezirken der königl. Eisenbahndirektion Münster, Elberfeld und Breslau gemachten guten Erfahrungen. Veranschaulicht wurden die Ausführungen durch Tabellen über Messungen, durch Zeichnungen und namentlich durch eine umfassende und interessante Auswahl von großenteils dem Betriebe entnommenen Geleisestücken und Mustern. Der nach der Anordnung des Vortragenden hergestellte und 1900 zuerst verlegte Starkstoß-Oberbau verfolgt das Ziel, eine größtmögliche Unbeweglichkeit des Fahrgestänges zu erreichen und damit den stärksten Beanspruchungen des Eisenbahnverkehres gerecht zu werden. Die Rippenschwelle sei so gestaltet, daß sie bei großer Steifigkeit sich gleichmäßig und gut unterstopfen lasse. Der Bettungsdruck halte sich in niedrigen Grenzen und sei gut über die ganze Auflagefläche verteilt. Die Unterlagsplatten fänden zwischen den beiden Rippen der Schwelle eine unverrückbare Lage, wodurch ungünstige Beanspruchungen der Lochwandungen in der Geleiserichtung verhindert und eine äußerst wirksame Stemmvorrichtung durch Abstützung gegen die Rippen erreicht werde. Eine besondere Bedeutung habe die bei dem Starkstoß-Oberbaue zur Anwendung gelangende, früher aus Stahlguß, neuerdings als Walzprodukt hergestellte Haken-Zapfenplatte, die übrigens auch für andere eiserne Schwellen verwendbar sei. Ein anderer hervorragender Bestandteil des genannten Oberbaues sei der Stemmstuhl, der, in der nötigen Anzahl im Geleise angebracht, das Wandern der Schienen in wirksamster Weise verhindere. Endlich sei der jetzt ebenfalls gewalzte Stoßträger mit seinem unverkennbar günstigen Einflusse auf die Höhenlage der Stöße als ein wichtiges Glied der Anordnung zu erwähnen. Alle diese einzelnen Teile des Systems seien, wie im Zusammenhange, so auch jeder für sich im

Digitized by Google

Geleiseban mit großem Nutzen verwendbar. Auch hätten die betreffenden Teile unter Nutzbarmachung der in fünfjähriger Praxis gewonnenen Ergebnisse noch Verbesserungen erfahren, mit denen nunmehr eine von der Württembergischen Staatsbahn bald zu verlegende Starkstoßstrecke ausgestattet würde. Nach den fünfjährigen Erfahrungen liege im Starkstoß-Oberbaue eine Geleiseanordnung vor, die den Anforderungen des Eisenbahnbetriebes erfolgreicher als jede andere zur Zeit in der Praxis erprobte Anordnung entspreche und die zu dem Vertrauen berechtige, daß sie die Eisenbahnoberbaufrage ihrer Lösung einen weiteren wichtigen Schritt näher bringen werde.

Die Verbrennung von Gras und Unkraut zwischen Eisenbahngleisen. Bei vielen Eisenbahnstrecken lassen sich die im Bereiche der Gleise befindlichen Flächen nur schwer und unter Aufwand von Zeit und Arbeit von Gras und Unkraut säubern. Um den Pflanzenwuchs schnell und ohne große Geldopfer beseitigen zu können, haben, wie die Zeitschrift „Engineering News" berichtet, mehrere den Westen der Vereinigten Staaten durchziehende Eisenbahnen Wagen in Betrieb gestellt, die mit Vorkehrungen zur Verbrennung des zwischen den Gleisen wachsenden Grases und Unkrautes ausgestattet sind.

Am besten bewährt hat sich eine 33·7 *t* schwere Maschine, die aus einem Plattformwagen besteht, auf dem sich ein liegender Dampfkessel und eine Brownell-Maschine mit 28 × 46 *cm* großen Zylindern befinden; diese Maschine treibt mittels einer Gelenkkette die Wagenachsen, so daß der Wagen durch eigene Kraft in Bewegung gesetzt werden kann. Der Dampfkessel liefert auch den Dampf zum Betriebe von vier 15 *cm* großen Luftpumpen. Am andern Ende des Plattformwagens befindet sich ein hölzerner Wasserbehälter von 11.460 *l* Inhalt, so wie ein 3700 *l* fassender Ölbehälter. Am äußersten Wagenende, das als Arbeitsbühne benutzt wird, ist ein zwölf Brenner enthaltendes Hängegerüst angehängt, das mittels Hebels gehoben oder gesenkt werden kann. Vor und hinter der die Brenner bedeckenden Pfanne sind Eisenblechschürzen angebracht. In den meisten Fällen genügt ein einmaliges Befahren der Strecke, um alles Pflanzenleben auf längere Zeit hinaus zu vernichten. Eine zweimalige Anwendung des Verfahrens wird nur bei Vorhandensein der russischen Distel erforderlich. Der Ölverbrauch stellt sich im Durchschnitt auf 73 *l* für das Kilometer Gleis. Auf einigen Strecken der Chicago-, Bourlington und Quincy-Eisenbahn war eine Zeitlang ein Apparat in Benutzung, bei dem die Gase aus der Rauchkammer der Lokomotive zur Verbrennung des Unkrauts nutzbar gemacht wurden. Vor der Rauchkammer der Lokomotive ist ein Blechzylinder angebracht, der in eine zu den Gleisen senkrecht stehende Kammer übergeht. An der Vorderseite dieser 0·20 *m* breiten und 2·135 *m* langen Kammer ist ein auf den Schienen gleitender Bahnräumer befestigt. Innerhalb der Kammer befinden sich zwei Blasrohre, die aus einer vom Dom führenden Leitung gespeist werden. Bei Verwendung der Lokomotive zur Unkrautvernichtung wird die Schornsteinöffnung durch eine Klappe verschlossen und ein im Anspuffstutzen befindlicher Absperrschieber so gedreht, daß der Abdampf zunächst in horizontaler Richtung geführt wird und dann nach unten ausströmt.

Das Verhalten der Wagen aus Holz bei einem Brande und bei Zusammenstößen auf der New Yorker Untergrundbahn. Bei der New Yorker Untergrundbahn sind sowohl Wagen aus Stahl sowie solche aus Holz in Verwendung. Daß letztere bei Zusammenstößen geringeren Widerstand zu leisten vermögen als die Stahlwagen ist selbstverständlich; als besonders gefährlich hat es sich aber, wie wir der „Railroad Gazette" entnehmen, gezeigt, beide Wagengattungen nebeneinander in demselben Zug zu verwenden. Anfangs März 1905 ereignete sich ein Zusammenstoß; ein Zug, bestehend aus je 1 Stahlwagen vorn und hinten und 1 Holzwagen in der Mitte, hielt auf einer Station; ein anderer Zug mit 1 Stahlwagen an der Spitze fuhr auf denselben auf; der Holzwagen wurde zertrümmert, zahlreiche Insassen verletzt, während die Stahlwagen kaum beschädigt wurden.

Auch gegen Feuer sind die Holzwagen viel weniger sicher, selbst wenn man alle erdenklichen Vorsichtsmaßregeln trifft. Die Holzwagen der New Yorker Untergrundbahn haben Stahlschwellen, die Plattform ist teils aus Holz, teils aus Eisen; gegen Feuer, das durch Kurzschlüsse unterhalb des Wagens entstehen könnte, ist der Boden durch Stahlplatten geschützt, eine unverbrennbare Füllung umgibt die Schwellen; die Außenseite der Wagen ist mit Kupferblech verkleidet, also gegen Feuer von außen geschützt; alles Holz ist imprägniert mit einer Lösung, die mindestens bewirkt, daß dasselbe langsam brennt. Alle diese Maßregeln sind aber wirkungslos, wenn bei einem Unfall der Wagen zerstört wird und das Holz zersplittert oder wenn der Wagen in die Nähe eines großen Feuers kommt. Lehrreich war in dieser Beziehung ein Unfall, der sich am 29. März d. J. auf der New Yorker Untergrundbahn ereignete; wäre der betreffende Zug mit Fahrgästen besetzt gewesen, so wäre wohl ein ähnlicher Verlust an Menschenleben zu beklagen wie bei der Pariser Katastrophe.

Die Unfallstelle liegt am westlichen Ende der Bahn. Der Tunnel wurde so beschädigt, daß die im Bau begriffene Fortsetzung der Tunnelstrecke, die beinahe vollendet war, erst mehrere Wochen später eröffnet werden konnte. In der Neubaustrecke waren bereits die Geleise und die dritte Schiene verlegt; eines der Geleise wurde zum Aufstellen der Züge in der verkehrsstillen Tageszeit benutzt. Bei einer solchen Verschiebebewegung verlor der Führer eines Zuges, bestehend aus 7 Wagen, 5 Holzwagen in der Mitte und 1 Stahlwagen an jedem Ende, die Gewalt über den Zug; dieser fuhr über das fertige Geleise hinaus, durchbrach eine Holzwand, die in dem Tunnel zu Lüftungszwecken eingebaut war, und blieb schließlich stehen, der vorderste Wagen quer zur Tunnelachse, aber alle Wagen aufrecht und kaum beschädigt. Der Führer blieb unverletzt und zog sich durch den Zug und die anschließenden Tunnelstrecken nach der nächsten Station zurück.

Der Vorarbeiter der in der Neubaustrecke beschäftigten Tunnelarbeiter, will in dem Augenblick, als der erste Wagen durch die Holzwand durchbrach, einen Lichtschein bemerkt haben; vermutlich war in diesem Augenblick ein Kurzschluß eingetreten. Bald darauf brach Feuer aus.

Alle Tunnelarbeiter konnten sich durch die zunächst liegenden Einsteigschachte retten. Das Feuer fand in der Holzzimmerung der unfertigen Tunnelstrecke reiche Nahrung und brannte länger als 24 Stunden. Die Feuerwehr mußte sich darauf beschränken, die Zimmerung der Einsteigschachte zu retten; an das Feuer in der Mitte des Tunnels konnte man wegen der mächtigen Hitze und wegen des starken Rauchs nicht heran.

Als das Feuer ausgebrannt war, fand man bei der Besichtigung des Tunnels, daß auf eine Strecke von mehr als 200 *m* das ganze Mauerwerk durch die große Hitze zerstört war. Das hinter den Mauern liegende Gestein war nachgestürzt, die Holzzimmerung war ganz ausgebrannt. Der Bau der Anschlußstrecke erlitt dadurch eine Verzögerung, die mindestens mehrere Wochen ausmacht. Der beträchtliche Schaden wäre sicherlich vermieden worden, wenn der Zug nur aus Stahlwagen bestand, dann wäre man des Feuers jedenfalls Herr geworden, wenn dasselbe überhaupt entstanden wäre.

Die Besichtigung des Zuges ergab nämlich, daß die Stahlwagen und die Untergestelle der Holzwagen kaum beschädigt waren, obwohl die Hitze so groß war, daß Aus-

Digitized by Google

rüstungsgegenstände aus Aluminium im Innern der Stahlwagen schmolzen, nur die Platten hatten sich teilweise verzogen und die Farbe war abgebrannt. Dagegen waren die Wagenkasten aus Holz mit Kupferblechverkleidung völlig verbrannt, nur ein zusammengeschmolzener Trümmerhaufen war davon übrig.

CHRONIK.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im Oktober 1906.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 9190 *km* 1906, 8875 *km* 1905.)

Befördert wurden 4,412.500 Personen und 3,882.600 *t* Güter, eingenommen hiefür K 5,906.600, bezw. K 19,625.800, zusammen K 25,532.400 (+ 1,254 115 gegen Oktober 1905).

Die provisorische Einnahmenermittlung der Transporteinnahmen des Monats Oktober 1906 ergab bei den Westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 4,066.900 (3.403.400 Reisende), im Güterverkehre K 13,868.900 (3,119.400 *t*), bei den Östlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 1,839.700 (1,009.100 Reisende), im Güterverkehre K 5,756,900 (763.200 *t*)

Die Gesamteinnahme des Berichtsmonats zeigt gegenüber dem definitiven Erfolge desselben Monats im Vorjahre im Personenverkehre eine Zunahme um K 395 837 (+ 361.400 Reisende), im Güterverkehre um K 858.278 (+ 89.900 *t*)

An der Mehreinnahme des Personenverkehrs sind die Westlichen Linien der k. k. Staatsbahnen mit K 262.701 (+ 280.400 Reisende), die Östlichen Linien mit K 133.136 (+ 81.00 Reisende) beteiligt.

Von der Mehreinnahme des Güterverkehrs entfallen K 159.531 (+ 2300 *t*), auf das Westliche und K 698.747 (+ 87.600 *t*) auf das Östliche Staatsbahnnetz.

Die für den Personenverkehr ausgewiesene Mehreinnahme ist bezüglich der Westlichen Staatsbahnen zum größeren Teile auf den Verkehrszuwachs aus dem Betriebe der neuen Alpenbahnen, bezüglich der Östlichen Strecken auf stärkere Arbeitertransporte, sowie den noch immer lebhaften Personenverkehr ans Rußland zurückzuführen.

Der Güterverkehr der Westlichen Staatsbahnen wurde durch die gegenüber den ausnahmsweisen starken Rübentransporten des Vorjahrs wesentlich zurückgebliebenen Verfrachtungen in diesem Artikel, sowie durch schwächere Getreidetransporte aus Ungarn stark beeinträchtigt. Die erzielte geringe Mehreinnahme wurde durch die Ergebnisse der neuen Alpenbahnstrecken, sowie der Stationsgebühr herbeigeführt.

Hingegen zeigte sich auf den Östlichen Staatsbahnen eine regere Beförderung von Holz, Petroleum, Obst, Getreide, Eiern und lebenden Tieren im In- und ausländischen Verkehre, woraus nebst dem Ertrage der Stationsgebühr die namhafte Mehreinnahme dieser Linie resultiert.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 2,330.000 Personen und 57.100 *t* Güter, eingenommen hiefür K 330.000, bezw. 80.000, zusammen K 410.000 (— 11.870 gegen Oktober 1905).

Gegenüber dem definitiven Erfolge des Monats Oktober 1905 ergab die provisorische Einnahmenermittlung des Berichtsmonats im Personenverkehre eine Zunahme um K 1725 (+ 12.600 Reisende), im Güterverkehre dagegen einen Ausfall von K 13.595 (— 9500 *t*), welch letzterer mit der schwächeren Zufuhr von Banmaterialien zum Baue der Heilanstalten in Ottakring zusammenhängt.

Die Gesamteinnahme der Periode Jänner bis Ende Oktober 1905 zeigt gegenüber den definitiven Ergebnissen desselben Zeitabschnitts im Vorjahre im Personenverkehre eine Zunahme um K 145.783 (+ 905.400 Reisende), im Güterverkehre um K 75.881 (+ 66.000 *t*).

Neue Kanzleivorschriften bei den Staatsbahndirektionen. Mit 1. Jänner 1907 kommen bei der Staatsbahndirektion Innsbruck vorläufig probeweise neue Vorschriften über den Kanzleidienst und den internen Geschäftsgang zur Einführung, welche im Falle eines günstigen Erfolges späterhin im ganzen Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung zur Anwendung gelangen sollen. Diese Vorschriften, welche in teilweiser Anlehnung an die Kanzleireform bei den politischen Behörden Niederösterreichs und unter Benützung der mit dieser Reform gemachten Erfahrungen erstellt wurden, bezwecken in erster Linie eine Vereinfachung und Beschleunigung des ganzen derzeit recht schwerfälligen Bureau- und Manipulationsdienstes bei den Staatseisenbahndirektionen, welter aber auch eine weitgehende Einschränkung der oft bekigten Vielschreiberei. Hiebei wurde insbesondere auf eine Entlastung der höheren und besonders qualifizierten Beamten von allen minderwertigen und schablonenmäßigen Schreibarbeiten, wie auch auf die umfangreichste Verwendung von Schreibmaschinen, Kopierapparaten und des Stenogrammes im inneren Direktionsdienste, endlich auf die tunlichste Anwendung des mündlichen Verkehres bei der Geschäftserledigung Gewicht gelegt. Das Eisenbahnministerium erwartet von dieser Reform, welche den ersten Schritt zu einer zeitgemäßen Umgestaltung des Dienstganges innerhalb der Staatseisenbahnverwaltung bedeutet, nicht nur eine namhafte Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges, sondern auch nicht unerhebliche finanzielle Erfolge durch Ersparungen an Personal und Kanzleimaterialien.

Wir erlauben uns darauf hinzuweisen, daß die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" als erste in einem Artikel des Herrn Dr. Krakaner (Nr. 2 ex 1905) die Anregung gegeben hat, diese zeitgemäße Reform im Eisenbahndienst einzuführen.

Betriebsergebnisse der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen im Jahre 1905. Aus dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, daß das Ergebnis des Betriebsjahres 1905 ein wesentlich günstigeres als das des Vorjahres genannt werden kann, infolgedessen es diesmal nach längerer Unterbrechung möglich war, das Erfordernis des Prioritätendienstes aus den eigenen Erträgnissen zu decken.

Laut Rechnungsabschluß bezifferten sich die Betriebseinnahmen auf K 1 328 663 (+ K 193.361), die Betriebsausgaben auf K 731.407 (+ K 10.898) und der Betriebsüberschuß auf K 597.256 (+ K 182.463). Der Personenverkehr ergab eine Frequenz von 442.668 (+ 2387) Reisende mit einer Einnahme von K 227.983 (+ K 5012), während im Parteigüterverkehre insgesamt 509 376 *t* (+ 114.959) befördert und hiefür K 1,061.129 (+ 187.271) eingehoben wurden. Der Betriebskoeffizient berechnet sich mit 60 80% gegen 63 16% im Vorjahre.

Nach Bestreitung der öffentlichen Abgaben, Beiträge zu den Wohlfahrtseinrichtungen und sonstigen Auslagen mit K 99.492 (— K 2976) erübrigt ein Betrag von K 497.763, wogegen für den Prioritätendienst einschließlich der planmäßigen Tilgung, bezw. Abschreibung vom Anlagekonto der Betrag von K 475.752 erforderlich war, so daß ein Reinerträgnis von K 22.011 verbleibt. Die Betriebslänge der gesellschaftlichen Linien betrug nach dem Stande vom 31. Dezember 1905 192.513 *km*, die der Schleppbahnen und Ladegeleise 15.525 *m*.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel betrug Ende 1905 21 Lokomotiven, 42 Personenwagen, 1 Postwagen, 13 Gepäckswagen, 73 gedeckte Güterwagen, 138 Kohlenwagen, 57 Lowries und 6 Lowries mit Kippstock.

Über die Leistung des Zugförderungsdienstes im Jahre 1905 ist zu berichten, daß im ganzen 488.819 Zugskilometer, 498.358 Nutzkilometer, 511.818 Lokomotivkilometer und 42,541.440 Brutto-Tonnenkilometer geleistet wurden.

Digitized by Google

LITERATUR.

Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die in der ersten Novemberhälfte erschienenen Hefte enthalten folgende bemerkenswerte Artikel:

Nr. 85: „Eine Reform der italienischen Personentarife"; „Anschluß der Warschau-Kalischer Eisenbahn an das preußische Staatsbahnnetz in Skalmierzyce", von Holke; „Die Nordbahnvorlage im österreichischen Abgeordnetenhause"; „Zur sozialen Lage der württembergischen Eisenbahner".

Nr. 86: „Der Entwurf einer neuen deutschen Verkehrsordnung", von Finanzrat Dr. Sigel (Schluß zu Nr. 77, eine höchst beachtenswerte Kritik des Entwurfes); „Die Nordbahnvorlage im österreichischen Abgeordnetenhause" (Schluß zu Nr. 85).

Nr. 87: „Benzinmotor-Draisinen", von F. Koll; „Die Zufahrtslinien zum Simplon und Frankreich", von Dr. O. Ballerstedt.

Nr. 88: „Die panamerikanische Eisenbahn", von Ambros Erbstein.

Nr. 89: „Annahme der Güter auf großen Stationen", von Pitsch; „Neuere Holztränkungsverfahren", von Freiherr v. Liebenstein.

Der Nachrichtenteil ist wie immer sehr reichhaltig.

Deutscher Eisenbahnkalender pro 1907, 10. Jahrgang. Herausgegeben von August Scharr, Berlin. Verlag von Ad. Bodenburg. Preis 1 Mk.

Der Kalender enthält heuer nur Tabellen, Artikel und Vorschriften, die für die Praxis der Beamtenlebens besonders wichtig und nötig sind. Die Ausstattung ist trefflich, der Preis sehr billig. Der Kalender wird sich gewiß in seiner neuen Fassung wieder viele neue Freunde erwerben.

Österreichischer Ingenieur- und Architekten-Kalender für 1907. Herausgegeben von Dr. Sonndorfer und Ingenieur Metan. 39. Jahrgang. Verlag R. v. Waldheim, Wien. Preis K 4.

In der vorliegenden Ausgabe dieses allbekannten vorzüglichen Nachschlagebuches sind als neue Zusätze hervorzuheben: die Leitsätze für die Ausführung und Prüfung von Bauten aus Stampfbeton und von solchen aus Betoneisen nach der Aufstellung des Deutschen Betonvereines, weiters die amtlichen preußischen Vorschriften für die statische Berechnung der Konstruktionen aus Eisenbeton für Hochbauten. Neu aufgenommen ist ferner die Verordnung des k. k. Ministeriums des Innern von 1905 über die Herstellung von Straßenbrücken mit hölzernen und eisernen Tragwerken. Eine erwünschte Neuerung dürfte auch die Beigabe eines ausführlichen alphabetischen Sachregisters bilden, durch welches eine rasche Inhaltsorientierung ermöglicht wird.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 13. November 1906. Der Vorsitzende, Vizepräsident Regierungsrat August Ritter von Loehr begrüßt zunächst den anwesenden Gast, Exzellenz Graf Wilczek und bringt folgende geschäftliche Mitteilungen:

Im Elektrotechnischen Institute der technischen Hochschule, IV. Bezirk, Gußhaus-straße Nr. 25, finden in der Zeit vom 20. November bis 6. Dezember d. J. zugunsten des Vereines zur Förderung einer „Mensa technica" seche Lichtbildervorträge statt, welche von den Professoren der Technischen Hochschule Karl Mayreder, Max Freiherr v. Förstel und Hofrat Dr. J. Neuwirth gehalten und die Architektur der Stadt behandeln werden. Anweisungen auf 20%ige ermäßigte Karten zu drei bis fünf Kronen für den ganzen Vortragszyklus werden in der Clubkanzlei bis 19. November, 6 Uhr abends, entgegengenommen.

In der nächsten, am Dienstag, den 20. November, 1/4 7 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Friedrich Bieber, Offizial im k. k. Handelsministerium einen Vortrag mit Lichtbildern, betitelt: „Reisen in Abessynien" (die Expedition des Freiherrn von Myliusa) halten. Zu diesem Vortrag werden auch Damen Zutritt haben.

Heute hält Herr k. k. Ministerialrat Franz Gustav Schäffer einen Vortrag mit anschließender Diskussion: „Über Zentralbahnhöfe in Wien".

Der Vortrag und die darauffolgende Diskussion, an der sich die Herrn Oberbaurat Koestler und Ober-Revident Bosshardt im großem Umfange beteiligten, erregten lebhaften Interesse und sie werden aus diesem Grunde demnächst in unserem Cluborgan zur öffentlicht werden. Herr Regierungsrat v. Loehr stattete dem Vortragenden den Dank ab und schloß hierauf die Versammlung.

Bericht über die Clubversammlung am 20. November 1906. Sr. Exzelenz Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten:

Ich beehre mich hiemit, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen.

Die nächste Veranstaltung des Vergnügungskomitees, ein Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen, an welchem hervorragende Künstler ihre Mitwirkung bereits zugesagt haben, findet am Samstag, den 1. Dezember statt. Beginn präzise 8 Uhr.

In der nächsten, am Dienstag, den 27. d. M., 1/4 7 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr k. k. Sektionschef Dr. Wilhelm Exner einen Vortrag halten unter dem Titel: „Fußsteg zu dem noch ungeschriebenen Werke der Reform der Staatseisenbahnverwaltungen in Österreich".

Heute wird Herr Friedrich Bieber, Offizial im k. k. Handelsministerium einen Lichtbilder-Abend: „Reisen in Abessynien" (die Expedition des Freiherrn von Mylius) abhalten.

Der Vortragende leitete seinen Vortrag mit einer ausführlichen Schilderung der Reise ein, die er in Gesellschaft des Freiherrn von Mylius nach Abessynien unternommen hatte. Die persönlichen Erlebnisse, die vielfachen Schwierigkeiten, Eindrücke, Erlebnisse verstand Herr Offizial Bieber in anregender Form vorzubringen, so daß seinen Vortrage die ungeteilte Aufmerksamkeit seitens der zahlreichen Besucher zugewendet wurde. Erfreulich wirkten die Berichte über die Handelsbeziehungen dieses entfernten Landes mit Österreich und die Tatsache, das österreichische Produkte auch schon dort Eingang gefunden haben. Am Schlusse seines Vortrages führt der Vortragende eine große Reihe von Lichtbildern vor, die wesentlich die Schilderung der schwierigen Reise ergänzten. Freiherr v. Mylius wohnte dem Vortrage bei. Sr. Exzellenz Dr. v. Wittek dankte dem Vortragenden in warmen Worten für den glänzenden Vortrag und schloß damit die Versammlung.

Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Krüser.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 13.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung".

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „**Die Eisenbahn-Tariftechnik**" von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1.60.

2. Heft: „**Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn**". Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1.20.

3. Heft: „**Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs**". Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leéder und Dr. Heinrich Rosenberg. Ladenpreis K. 1.20.

4. Heft: „**Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes**". Von V. G. Bozshardt. Ladenpreis K 1.40.

5. Heft. „**Das Lokalbahnwesen in Österreich**". Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1.20.

6. Heft: „**Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges**" und moderne Gesichtspunkte für deren Ausrüstung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —.90.

7. Heft: „**Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst**". Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1.80.

I. Reihe, Band 1: „**Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht**". Von Dr. Franz Hilscher, Eisenbahn-Vorstandsstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5.20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Lokalbahn Tarnopol–Zbaraj.

Die Lokalbahn Tarnopol–Zbaraj mit den Stationen Tarnopol und Zbaraj, ferner den Halte- und Ladestellen Szlachcińce, Łozowa, Kurniki und Iwaszkowce wurde am 25. November 1906 mit den Zügen 5353 und 5354 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Tarnopol (bestehende Anschlußstation der k. k. österr. Staatsbahnen) und Zbaraj (Endstation) für den Gesamtverkehr mit Ausnahme der Viehtransporte, die Halte- und Ladestellen Szlachcińce, Łozowa, Kurniki und Iwaszkowce für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr nach Übereinkunft beziehungsweise vorheriger Anmeldung zur Eröffnung. Die Beförderung explosiver Gegenstände ist auf dieser Lokalbahn ausgeschlossen. In den Personenhaltestellen Szlachcińce, Łozowa, Kurniki und Iwaszkowce findet die Fahrkartenausgabe und die Gepäckabfertigung durch den Kondukteur im Zuge statt. Die auf dieser Linie verkehrenden personenfrühen Züge sind in der Eröffnungskundmachung aufgenommen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Die Material-Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von 400 q gut abgelagerten, doppelt gekochten prima Leinölfirnis für Werkstättenzwecke der österr. Linien mit Optionsrecht zum Bezuge einer Mehrlieferung bis zu 20 Prozent, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Effektuierung der Lieferung hat verzollt und franko einer im Offerte zu bezeichnenden beliebigen Südbahn-Station, sukzessive in Monatsraten, über Aufforderung, in Partien nach Maßgabe des Bedarfes, ab Mitte Dezember l. J. zu erfolgen.

Die der Ausschreibung angrundete Lieferungs-Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung und Vadiumerlagsdrucksorten können bei der Materialverwaltung (Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre, Tür 27) während der Amtsstunden behoben, eventuell gegen Einsendung der Marken brieflich bezogen werden.

Die Offerte sind gestempelt, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Leinölfirnis" versehen, nebst 2 Handmustern von je zirka 1 *kg* Flascheninhalt, spätestens bis 6. Dezember l. J., 12 Uhr mittags, bei der Material-Verwaltung einzubringen. Als äußerster Termin für den Erlag der Vadien wird der 3. Dezember l. J. bestimmt. Bedingnisse und Schiedsgerichtsordnung sind dem Offerte nicht beizuschließen, sondern nur vom Ersteher der Lieferung, über spezielle Auffordnung der Material-Verwaltung gesetzmäßig gestempelt, vorzulegen; dagegen hat der Offerent im Offerte zu erklären, daß er dieselben vollinhaltlich anerkennt, ferner, daß er mit seinem Anbote bis 31. Dezember l. J. im Worte bleibt. Offerte, welche diese Erklärung nicht enthalten, ohne Vadiumerlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Es steht dem Offerenten frei, eventuell nur auf einen Teil des ausgeschriebenen Quantums zu offerieren, ebenso wie sich die Material-Verwaltung vorbehält, die Lieferung ganz oder geteilt an einen oder mehrere Offerenten zu vergeben. **Die Materiel-Verwaltung.**

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**

Liefert normal- und schmalspurige

Lokomotiven

jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 4/0

„Schienenbefestigung bezw. Stossverbindung".

Für das obige österr. Patent Nr. **16644** werden **Käufer oder Lizenznehmer gesucht.**

Gefällige Anfragen befördert **Victor Tischler,** Ingenieur und Patentanwalt, Wien, VII/2 Siebensterngasse 39. 8/5

Gültig ab 1. November 1906

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen.

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

| | | |

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest Lemberg Czernowitz Innsbruck Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 663

Österreichischer Lloyd
TRIEST.
Direkte Fahrten nach Ostindien, China und Japan. Direkte Fahrt nach Ostafrika.
Eilfahrt nach Alexandrien, wöchentlich.
Warenlinie nach Thessalien, wöchentlich.
Warenlinie nach Alexandrien, vierzehntägig.
Warenlinie nach Smyrna, wöchentlich.
Eilfahrt nach Konstantinopel, wöchentlich.
Eilfahrt nach Cattaro, wöchentlich.
Mehrere andere wöchentliche Verbindungen nach Dalmatien.
Weitere Auskünfte und Fahrpläne:
General-Agentur des Österreichischen Lloyd, Wien, I. Kärntnerring 6. 670

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleiseschiebungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C". Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 649

J. Braun's Söhne, Vöcklabruck. Ober-Österr.
Gußstahl- u. Fellenfabrik. Gußstahl, Schmiedeeisen.
Schmiede- und Schlossereiwerkzeug.
Alle Sorten Fellen und Raspeln, Aufhauen solcher, Amboose und Schraubstöcke, sowie Anstalten derselben, geschmiedete Schaufel, Gruben- und Obertagwerkzeug in bester Qualität.
Schleifsteine aus bestem Schachtkorn aus eigenem Bruch. 589

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 537
Reserrefond d. Anst.: K 8.275.622. Ges.-Versicherungssumme K 2.300,067.411. Anzahl der Mitglieder: 156.921.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 635
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Glaser-Diamanten
in den verschiedensten Formen. Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.
Technischer Diamanten
f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Graviren von Papier-Kalender. Porzellan- u. Lampenwaaren u. s. w. liefert die Firma 1849
R. Fuchs & Co.
Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 19. Illustr. u. Preisl. u. Bestang. gratis u. franko. 639

Glashüttenwerke
vorm.
J. Schreiber & Neffen
WIEN
IX. Liechtensteinstrasse 22.
„Glashüttenhof".
Alle Glaswaren für den Eisenbahnbetrieb.
Größtes Lager in Tafelservicen, sowie Gebrauchsgegenständen für den Haushalt. Luxuswaren. Festgeschenke.
Preiskurante gratis und franko.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft, Wien, III. Rennweg 5. 619

Felix Blažiček WIEN V. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Deconplierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 661
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsverpfändung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: i. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6% (sechs Prozent); selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die ähnliche unter Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die ähnliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung entrichtet werden. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiterem Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 567

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.
Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hillecher.
Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Stanford University Library
JAN 2 1907

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 555. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 850.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

ORGAN des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 36. Wien, den 10. Dezember 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

407

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 399
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen. 538

Dynamomaschinen • • • Schaltapparate Installationsmaterial. • •
• Elektromotoren • Zähler • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

FRANZ JANKOWSKY Erste österr.-schlesische
Rahmen-, Tischler-, Holz- u. Vergolderwarenfabrik
TROPPAU.
Lieferung aller Sorten Rahmen, Fensterkarniesen, Luxusmöbel, Spiegel, Bilder etc.
= *Illustrierte Kataloge gratis und franko.* =

Kaufet anderwärts **kein** Musik-Instrument oder Saiten, ohne vorher Katalog, der **umsonst** geliefert wird, einzuholen bei

Wildstein bei Franzensbad. **Hermann Trapp** Wildstein bei Franzensbad.

In hiesiger Gegend sind mehr wie 10.000 Arbeiter in dieser Branche beschäftigt, daher direkteste und billigste Bezugsquelle bei voller Garantie.

Lichtpause- u. beh. konz. Lichtpausedruck-Anstalt

Heinrich Riehl

WIEN, XVIII/2. Wallriesstraße Nr. 43.

Herstellung aller Gattungen Lichtpausen, Lichtpausedrucke und neueste Aluminiumdrucke direkt von Positivzeichnungen. Bei trüber Witterung, dringende Arbeiten bei elektr. Licht mit 20% Zuschlag. Größtes Format 3000 : 1500 mm.

Alle Gattungen Lichtpauspapiere eigener Erzeugung frisch am Lager Adjustierung der Pläne. 546

WURFSIEBE
Stachelzaundrähte, Fenstergitter, Drahtgeflechte für Einfriedungen.
= *Reparaturen und alle in das Fach einschlagenden Artikel erzeugt solide* = =
EMIL MÜCKE 617
M.-OSTRAU, Spensgasse Nr. 24
Draht- u. Siebwaren-, Matratzen- u. Eisenbetten-Fabrik.

Deckert & Homolka
Elektrotechnisches Etablissement
Fabriks- u. Engros-Lager IV. Favoritenstr. 42. **WIEN** Niederlage u. Installation I. Kärntnerstr. 42.
Budapest. Prag. Brünn. Paris.
Fabrikation • Installation

von Telegraphen- und Mikrotelephon-Apparaten für alle Zwecke, insbesondere für den Eisenbahn-Signal-, Sicherheits- und Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren und Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern, staub- und wasserdicht. 545

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

K. k. priv.

Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt

Errichtet im Jahre 1825. — Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art,
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 527

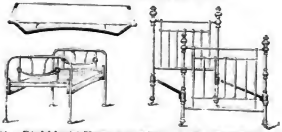
Reservefond d. Anst.: K 8,275.602 Ges.-Versicherungssumme K 2,300,067.411.
Anzahl der Mitglieder: 156.921.

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20



empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstiften und Schmiedewaren.

Kais. königl. ausschl. priv.

Spitzen-, Bobbinet- u. Vorhänge-Fabrik

F. AUSTIN.

Fabrik in Viehofen b. St. Pölten Station Viehofen-Fabrik der St. Pölten—Tullner Bahn. ◇ Niederlage in WIEN VI. Stumpergasse 60. Telephon Nr. 2334.

501

ROESSEMANN & KÜHNEMANN

ABT. FÜR ARTHUR KOPPEL'SCHE

SCHMALSPURBAHNEN

WIEN IX. BUDAPEST VI. PRAG VII. LEMBERG.

K. k. landesbefugte

Metallwaren- u. Maschinenfabrik

V. PRICK

Wien III. Rennweg 79 u. 87.

Wasserbeschaffungsanlagen, Wasserreinigungsanlagen, Patent Wehrenfeunig. Reservoir- und Kesselanlagen. Komplette Einrichtungen und Rekonstruktionen von Bierbrauereien und Malzfabriken. Malzwender, System Bochmuth. Komplette Einrichtungen von Spiritusbrennereien und Raffinerien.

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waidegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen u. s. w. 586

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 518

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Gravieren auf Stein f. Lithographen.

Geschliffene Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Egalisieren von Papier-Kalander, Porzellan- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1549

R. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 18, II/7.

Preisl. a. Verlang. gratis u. franko. 539

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft

Wien, III. Rennweg Nr. 5.

519

Digitized by Google

Österreichische
Eisenbahn-Zeitung.
ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 36. Wien, den 10. Dezember 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1904 (Schluß). Die Rechte der Reisenden bei Unpünktlichkeit im Verkehre der Personenzüge. Freibahnfuhrwerke. — Chronik: Personalnachricht. Länge der dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr unterstellten Eisenbahnen. Das mexikanische Eisenbahnnetz. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung am 27. November 1906. Veränderungen im Mitgliederstande. Neue Begünstigung.

Clubversammlung: Dienstag, den 11. Dezember 1906, 1/2 7 Uhr abends. Projektionsvortrag des Herrn k. k. Regierungsrates August Ritter v. Loehr, Reisebilder: *„Von Upsala bis Cattaro"*.

Zu diesem Vortrag haben auch Damen und Kinder Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1904.

(Schluß zu Nr. 32.)

Am Schlusse des Berichtsjahres waren bei allen Vereinsbahnen 65.129 Personenwagen mit 2,879.485 Plätzen, 16.458 eigene Gepäckswagen, 224.921 bedeckte eigene Güterwagen, 432.822 offene eigene Güterwagen und außerdem 3689 Postwagen vorhanden.

Die Personenwagen enthielten an Plätzen I. Klasse 116.606, II. Klasse 497.445, III. Klasse 1,784.973 und IV. Klasse 480.461, durchschnittlich auf 10 *km* Betriebslänge 303·53, auf eine Achse 18·38.

Die eigenen Personenwagen haben 7351 Millionen, die fremden im eigenen Betriebe der Bahnen 711 Mill. Achskilometer zurückgelegt; hiebei ist durchschnittlich jede bewegte Achse mit 4·48 Personen, von den bewegten Plätzen aber sind im Durchschnitte 24·37% besetzt gewesen.

Die sämtlichen Gepäck- und Güterwagen besaßen eine Tragfähigkeit von 8,334.707 *t*, durchschnittlich für jede Achse 6080 *kg*. Die eigenen und fremden Gepäckwagen haben im eigenen Betriebe der Bahn 1,862.071.325 (per 1 *km* Betriebslänge 19.761), die eigenen und fremden Güterwagen 22.419,033.498 (per 1 *km* Betriebslänge: 234·433) Achskilometer zurückgelegt. Jede Gepäcks- und Güterwagenachse war im Gesamtdurchschnitte mit 2·54 *t* belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 41·78% ausgenützt.

Mit Einschluß der Leistungen der Postwagen haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 32·422 Millionen und durchschnittlich auf 1 *km* Betriebslänge 338.669 Achskilometer zurückgelegt. Auf die Gruppe I entfallen 21.272 Mill. (per Kilometer Betriebslänge 412.222) Achskilometer, auf die Gruppe II 2128 Millionen (285.527), auf die Gruppe III 9022 Millionen (245.983) Achskilometer.

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel, soweit sie der Verwaltung zur Last fallen, hat bei den sämtlichen Vereinsbahnen im Berichtsjahre 136 Millionen Mark für Lokomotiven, Tender und Motorwagen nebst Zubehör, 42 Millionen für Personenwagen nebst Zubehör, 91 Millionen für Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen nebst Zubehör betragen.

Abschnitt *F.* Verkehr.

Auf sämtlichen Vereinsbahnen sind im Jahre 1904 in der I. Wagenklasse 8·0 Millionen, in der II. Wagenklasse 124·2, in der III. 774·5, in der IV. 348·7 Zivil- und 20·5 Millionen Militärpersonen, im ganzen 1276·1 Mill. Passagiere befördert worden, welche rnnd 33·582 Mill. Kilometer zurücklegten; hievon entfallen auf die I. Wagenklasse 651, auf die II. Wagenklasse 4624, auf die III. Wagenklasse 18.552, auf die IV. Wagenklasse 8158 und auf Militär 1596 Millionen Kilometer. Von je 10.000 Personenkilometer entfallen auf die einzelnen Kategorien von Reisenden

		I.	II.	III.	IV. Klasse	Militär
bei Gruppe	I	142	1231	4720	3442	465
„ „	II	603	2447	6555	50	345
„ „	III	237	1520	7695	5	548

Bei den sämtlichen Vereinsbahnen hat der kilometrische Personenverkehr betragen in der I. Wagenklasse 7089, in der II. 50.303, in der III. 201.803, in der IV. 88.789 und beim Militär 17.364, zusammen

Digitized by Google

365.104 Personen, die perzentuelle Verteilung ergibt die Ziffern 2·0, 13·8, 55·2, 24·2 und 4·8. Den stärksten kilometrischen Personenverkehr hatte die Eisenbahn Nürnberg—Fürth (2,640.690 Personen).

An Gepäck (einschließlich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen), sowie als Traglasten wurden von sämtlichen Vereinsbahnen im Jahre 1904 114,149.446 *t/km* befördert. Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück-, Wagenladungs-, frachtpflichtiges Dienst- [Regie-] Gut und lebende Tiere) mit Ausschluß der frachtfreien Güter wurden

von der Gruppe	I	38.660,581.253	*t/km*
„ „ „	II	3.019,259.477	„
„ „ „	III	15.270,209.847	„
im ganzen .		56.950,050.577	*t/km*

geleistet; für frachtfreie Güter sind noch 4420 Millionen Tonnenkilometer hinzuzuschlagen.

Der kilometrische Güterverkehr betrug — absolut und in Prozenten — an Eil- und Expreßgütern 5960 *t* (0·99%), an Stückgütern 32.614 *t* (5·4%), an Wagenladungsgütern 563.710 (92·25%), an lebenden Tieren 7913 (1·32%).

Abschnitt *G.* Geldergebnisse.

Für die Beförderung von Personen (einschließlich der Beförderung auf Rückfahr-, Rundreise- und Zeitkarten, sowie in Sonderzügen) wurden einvernahmt:

			per Personenwagen-Achskilometer durchschnittlich
bei der Gruppe	I	Mk. 611,219.634	Pfg. 11·9
„ „ „	II	„ 65,594.457	„ 11·7
„ „ „	III	„ 191,206.739	„ 10·5
im ganzen .		Mk. 868,020.830	Pfg. 11·6

Für die Beförderung von Reisegepäck und Hunden und an sonstigen Nebeneinnahmen wurden zirka 35·7 Mill. vereinnahmt, so daß die Gesamteinnahme Mk. 903,777.328 beträgt; hievon entfallen auf den Kilometer mittlerer Betriebslänge

bei der Gruppe	I	Mk.	12.420
„ „ „	II	„	9.203
„ „ „	III	„	5.995
im Durchschnitte aller		Mk.	9.839

Die Einnahmen aus dem Güter- u. s. w. Verkehre betrugen

			im ganzen	per Kilometer mittlerer Betriebslänge
bei Gruppe	I	Mk.	1.459,582.540	Mk. 27.875
„ „	II	„	103,680.281	„ 13.850
„ „	III	„	588,493.498	„ 15.778
bei allen Bahnen		Mk.	2.151,756.319	Mk. 22.149

Die Einnahmen aus dem Güterverkehre verteilen sich perzentuell wie folgt: auf Eil- und Expreßgüter 4·38, auf Stückgüter 13·72, auf Wagenladungsgüter 76·90, auf Vieh 2·58, auf Postgüter 0·17 und auf Nebeneinnahmen 2·25%.

Die Verkehrseinnahmen betrugen im Berichtsjahre absolut, bezw. per Kilometer mittlerer Betriebslänge

bei der Gruppe	I	Mk.	2.096,111.469,	bezw. 39.897
„ „ „	II	„	172,054.280,	„ 22.987
„ „ „	III	„	787,367.898,	„ 23.450
bei allen Bahnen zusammen . . .		Mk.	3.055,533.647,	bezw. 32.644

Das Verhältnis der einzelnen Einnahmsquellen zusammen (Einnahmen aus dem Personen-, aus dem Güterverkehre und aus sonstigen Quellen) stellt sich

bei der Gruppe	I auf	28·22 : 64·71 : 7·07
„ „ „	II „	36·79 : 55·79 : 7·42
„ „ „	III „	24·13 : 71·41 : 4·46
bei allen Bahnen zusammen		27·68 : 65·89 : 6·43

Die Gesamtausgaben betrugen absolut, sowie per Kilometer Betriebslänge

bei der Gruppe	I	Mk.	1.409,444.905,	bezw. 26.827
„ „ „	II	„	129,626.385,	„ 17.314
„ „ „	III	„	534.752.791,	„ 13.905
bei allen Bahnen zusammen . . .		Mk.	2.073,824.091,	bezw. 21.142

Im Verhältnisse zu den Betriebseinnahmen machen die Betriebsausgaben bei der Gruppe I 62·49, bei der Gruppe II 69·75, bei der Gruppe III 62·73, im Gesamtdurchschnitte 62·96% aus.

Bei Aufteilung der Ausgaben in persönliche und sachliche Ausgaben ergeben sich folgende Verhältniszahlen:

bei Gruppe	I	47·99 : 52·01
„ „	II	43·60 : 56·40
„ „	III	54·04 : 45·96
bei allen Bahnen		49·24 : 50·76

Der Überschuß (Summe aller Einnahmen nach Abschlag aller Ausgaben) beträgt absolut sowie per Kilometer Betriebslänge

bei der Gruppe	I	Mk.	846,029.569,	bezw. 16.093
„ „ „	II	„	56,223.633,	„ 7.510
„ „ „	III	„	317,748.902,	„ 9.462
bei allen Bahnen zusammen. . . .		Mk.	1.220,002.104,	bezw. 13.033

Auf Hunderstteile des verwendeten Anlagekapitales berechnet, macht der Überschuß bei den einzelnen Gruppen 5·74, 3·05 und 3·86, bei allen Bahnen zusammen 4·98 aus.

Werden von dem Überschusse die konzessions- und statutenmäßigen Rücklagen (einschließlich des Erlöses für das ausgewechselte Betriebsmaterial) und die Kosten erheblicherer Ergänzungen abgezogen und etwaige Zuschüsse aus Erneuerungs- und Reservefonds, Subventionen und ähnliche Erträgnisse aus dem Betriebe fremder Bahnen, industrieller Unternehmungen u. s. w., der Übertrag aus dem Vorjahre hinzugeschlagen, so ergibt sich ein verfügbarer Jahresertrag von Mk. 1.269,980.210, wovon zur Ablieferung an die Staatskassen Mk. 947,675.752, zum Vortrage für das nächste Jahr Mk. 8.252.836, der Rest

Digitized by Google

zur Zahlung von Zinsen, Dividenden, zu Amortisationszwecken u. s. w. verwendet wurden.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die Höhe der Reserve- und Erneuerungsfonds

bei der Gruppe	I	Mk.	3,747.468,	resp.	2,298.000
„ „ „	II	„	26,684.178,	„	5,431.603
„ „ „	III	„	49,897.415,	„	12,328.332
insgesamt		Mk.	80,329.061,	resp.	20,057.925

Abschnitt *H.* Unfälle.

Was die Statistik außergewöhnlicher Ereignisse im Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluß der Werkstätten) anlangt, so sind im Berichtsjahre 1206 Entgleisungen, 644 Zusammenstöße einschließlich Streifungen der Züge und 4321 sonstige Unfälle, im ganzen also 6171 Unfälle zu verzeichnen, von denen sich 1809 auf freier Bahn und 4362 auf den Stationen und Haltestellen ereigneten.

Im Berichtsjahre sind bei sämtlichen Vereinsbahnen an Personen (ausschließlich der Selbstmörder) 1413 Personen getötet und 3547 Personen verletzt worden. Von den Tötungen und Verletzungen entfallen auf die Reisenden 0, resp. 15, auf die Bahnbediensteten im Dienste 62, resp. 88, auf dritte Personen 51, resp. 24% Auf 1,000.000 Zugskilometer entfielen 5 Tötungen und Verletzungen.

Die Zahlungen auf Grund der Haftpflicht, bezw. Unfallversicherungsgesetze betrugen

bei Gruppe	I	Mk.	6,499.876,	bezw. Mk.	7,829.406
„ „	II	„	239.419,	„ „	198.395
„ „	III	„	1,984.067,	„ „	8,755.028
im ganzen		Mk.	8.723.362,	bezw. Mk.	16,782.829

Bei eigenen Eisenbahnfahrzeugen im eigenen und fremden Betriebe wurden, und zwar bei Lokomotiven und Tendern 1632, bei Eisenbahnwagen aller Art 446, im ganzen 2078 Achsbrüche und Achsanbrüche konstatiert; selbe hatten in 19 Fällen Entgleisungen, in 25 Fällen Verspätungen, in 12 Fällen sonstige Betriebsstörungen, in 1491 Fällen keine Betriebsstörung zur Folge, in 0 Fällen ist es nicht bekannt, ob, bezw. welche Folgen sie hatten. Schäden an Radreifen und Vollrädern wurden, und zwar bei Lokomotiven und Tendern 100, bei Eisenbahnwagen aller Art 2078, im ganzen 2178, konstatiert; diese verursachten 16 Entgleisungen, 20 Verspätungen, 23 sonstige Betriebsstörungen, hatten in 1958 keine Betriebsstörungen zur Folge, während in 61 Fällen die Folgen unbekannt geblieben sind. Schließlich sind 14.145 Schienenbrüche zu verzeichnen, von denen 0·15 auf 1 *km* Betriebslänge entfallen; die Zahl der nachweisbar oder möglicherweise durch Schienenbrüche veranlaßten Unfälle beträgt bei allen Bahnen im Berichtsjahre nur 15.

Abschnitt *I.* Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten, Diener und Arbeiter.

Im Berichtsjahre waren bei sämtlichen Vereinsbahnen 396.977 Beamte und Diener beschäftigt, außerdem 535.441 Arbeiter, zusammen 932.418 Personen. Auf 1 *km* Betriebslänge entfallen von den Angestellten

bei der Gruppe	I	11·05	Individuen,
„ „ „	II	7·92	„
„ „ „	III	7·99	„
im Gesamtdurchschnitte		9·65	Individuen.

Die Besoldungen, Löhne und anderen Bezüge betrugen Mk 1,153.244.280 oder durchschnittlich per 1 *km* Betriebslänge Mk. 11.933. Die letztere Durchschnittsquote stellt sich

bei Gruppe	I	auf Mk.	14.886
„ „	II	„ „	8.291
„ „	III	„ „	8.448

Abschnitt *K.* Beamten-, Diener- und Arbeiter-Pensionen, Pensions- und Unterstützungskassen, sowie Krankenfürsorge.

Für Beamte und Diener und deren Hinterbliebene bezw. für Arbeiter und deren Hinterbliebene, haben die den einzelnen Gruppen angehörenden Verwaltungen aus eigenen Mitteln Pensionen gezahlt, u. zw.:

bei Gruppe	I	67,608.911,	bezw. Mk.	7,955.089
„ „	II	680.267	„ „	289.815
„ „	III	14,401.941	„ „	1,611.145
alle zusammen		82,991.119	„ Mk.	9,856.049.

Die Vereinsbahnen besaßen 67 Pensions- und Unterstützungskassen, deren Vermögensstand sich im Berichtsjahre um rund 18 Millionen auf Mk. 348,313.792 erhöhte. Die Einzahlungen der Bediensteten machten über 17 Millionen, die ausbezahlten Pensionen, Witwen- und Erziehungsgelder nebst Unterstützungen und Sterbegeldern über 38 Millionen aus.

Die Krankenfürsorge erforderte im Berichtsjahre Mk. 9,197.659 an Zahlungen aus Betriebsfonds. Die von den Verwaltungen errichteten eigenen Betriebs- (Fabriks-) und Baukrankenkassen, welche 88 an Zahl betragen, wiesen mit Ende 1904 einen Vermögensstand von Mk. 28,383.820, Ende 1903 einen solchen von Mk. 27,517.129 aus. Die Einlagen der Mitglieder betrugen zirka 13 Millionen, während für ärztliche Behandlung, Arznei- und Heilmittel, Wöchnerinnen-Unterstützungen, Sterbegeldern, Kur- und Verpflegungskosten an Krankenanstalten n. dgl. nahe an 21 Millionen verausgabt wurden.

Abschnitt *L.* Nachweisung über die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlußbahnen.

Was die für Privatzwecke bestimmten Bahnen anlangt, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern nur eine gewerbliche, Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer Hauptbahn verbinden, so waren bei sämtlichen Vereinsbahnen vorhanden: 1450 Bergwerks- und Hüttenbahnen, 7704 Fabriksbahnen, 756 land- und forstwirtschaftliche, 1231 sonstige Bahnen, zusammen 11.141. Hievon werden 8108 mit Dampfkraft, 66 mit Elektrizität, 2967 mit Pferdekraft betrieben.

Digitized by Google

Anhang, betreffend die schmalspurigen Eisenbahnen.

Die schmalspurigen Bahnen weisen mit Ende des Berichtsjahres eine Länge von 1651·68 *km* auf; hievon dienen 1474·34 *km* dem Personen-, 1651·68 dem Güterverkehre. Ihre Spurweite variiert zwischen 0·75 und 1·000 *m*, die stärkste Neigung beträgt 1 : 5, der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke 19 *m*. Öffentliche Straßen sind auf einer Länge von 179·70 *km* von den schmalspurigen Bahnen als Unterbau mitbenützt. Bewachte Wegübergänge in der Bahnebene gab es 71, unbewachte 6390. Sie haben 602 Stationen, Haltestellen und Haltepunkte bei einer Gesamtgeleiselänge von 1928·45 *km*.

Der Gesamtbetrag des bis zum Ende des Berichtsjahres verwendeten Anlagekapitales beträgt Mk. 85,962.078, per 1 *km* Bahnlänge Mk. 74.990.

An Fahrbetriebsmitteln waren 285 Lokomotiven, 728 Personenwagen und 7555 Gepäck- und Güterwagen vorhanden. Die Leistung der Lokomotiven betrug 5,056.172 Nutzkilometer, die der Personenwagen 31,503.355. die der übrigen Wagen 55,070.171 Wagenachskilometer.

Befördert wurden 9,268.020 Personen auf 77,878.666 Personenkilometer und 5,998.423 Tonnengüter auf 74,752 895 Tonnenkilometer.

Die Betriebseinnahmen ergaben Mk. 4,719.475 oder per Kilometer Betriebslänge Mk. 5939, per Nutzkilometer Mk. 1.57, per Achskilometer 9·1 Pf. Die Betriebsausgaben stellten sich auf Mk. 4,054.694 oder auf 85·91% der Einnahmen; per Kilometer Betriebslänge entfielen Mk. 4980, per Nutzkilometer Mk. 1·35, per Achskilometer 7·80 Pf.

Der Personalstand beträgt 985 Beamte und Diener und 1895 Arbeiter, deren Gesamtbezüge sich auf Mk. 3,359.485 stellen.

Bei den schmalspurigen Bahnen sind im Berichtsjahre 79 Entgleisungen und 43 sonstige Unfälle vorgekommen, bei welchen kein Bahnbediensteter getötet, 17 Reisende und 25 Bahnbedienstete verletzt, an fremden Personen 3 getötet und 7 verletzt wurden.

Die Rechte der Reisenden bei Unpünktlichkeit im Verkehre der Personenzüge.

Einer rechtsvergleichenden Studie des englischen Eisenbahnfachmannes und Schriftstellers W. M. Acworth über diesen Gegenstand entnehmen wir folgendes:

England:

Würde es nicht den fundamentalen Grundsätzen des englischen Rechtes widersprechen, so müßte man annehmen, in England gebe es gegen Unpünktlichkeit im Verkehre der Personenzüge keine Abhilfe. Als **Frachtführer** sind die Eisenbahngesellschaften zugleich Versicherer, die dem allgemeinen Recht mit gewissen wohlbekannten Ausnahmen unterstehen. Die Gesetzgebung trug dafür Sorge, daß die Eisenbahnen von ihrer nach allgemeinem Recht ihnen obliegenden Haftbarkeit in keiner Weise befreit werden, außer in dem Falle, daß der Absender einer Ware oder sein Vertreter mit der Verminderung der Haftpflicht sich einverstanden erklärt hat und der Gerichtshof diese eingeschränkte Haftpflicht als recht und billig betrachtet. Hinsichtlich des **Personenverkehres** ist die Haftbarkeit der Eisenbahnen eine geringere. Sie sind bloß für Nachlässigkeit haftbar und nichts hindert sie, Bedingungen aufzustellen, durch welche sie ihre Haftpflicht noch mehr einschränken. In der Praxis gestaltet sich die Sache folgendermaßen: Der offizielle Fahrplan mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten ist eine der Bedingungen, auf welchen der Beförderungsvertrag beruht. Die ausgegebenen Fahrkarten tragen auch die Worte: „Siehe die Rückseite". Dort findet sich die nähere Bemerkung, daß die Fahrkarte den Bedingungen unterliegt, welche in den Fahrplänen kundgemacht sind. Die Fahrpläne, zu deren Drucklegung die Gesellschaft überhaupt nicht verpflichtet ist, enthalten in der Regel in ganz kleinem Drucke und oft kaum merkbar in einer Ecke die Anführung bestimmter Bedingungen. Dieselben wurden natürlich allmählich auf Grund von gerichtlichen Entscheidungen ausgearbeitet, um den verschiedenen Anlässen zu Klagen, welche von Zeit zu Zeit erhoben wurden, ein Ende zu bereiten. Folgende Bedingungen mögen als Beispiele dienen: Die Direktion gibt bekannt, daß die Unternehmung nicht dafür haftet, daß die Züge zu den im Fahrplan angeführten Zeiten abgehen oder ankommen, noch ist sie verantwortlich für irgend einen Verlust, eine Unzukömmlichkeit oder irgend einen Schaden, welcher aus einer Verspätung oder einem unfreiwilligen Aufenthalt entsteht; außer es wird der Beweis erbracht, daß der Verlust, die Unzukömmlichkeit, der Schaden, die Verspätung oder der unfreiwillige Aufenthalt auf ein absichtliches Verhalten der Angestellten der Unternehmung zurückzuführen ist. (Great Western Railway.) Die Gesellschaft übernimmt keine Haftung dafür, daß die Züge zu den angekündigten Zeiten abgehen oder ankommen, noch übernimmt sie ohne Haftung für einen Verlust, eine Unzukömmlichkeit oder einen Schaden, welcher durch eine Verspätung oder irgend einen unfreiwilligen Aufenthalt verursacht wird. (Midland Railway.) Die Great Eastern stellt dieselben Bedingungen auf wie die Great Western. Sie verlangt jedoch außer dem Beweis des absichtlichen Verhaltens ihres Personals auch den des ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem Verhalten und der Verspätung!

Es ist auf Grund von gerichtlichen Entscheidungen klargestellt, daß der auf der Vorderseite der Fahrkarte enthaltene Vermerk: „Siehe die Rückseite" und die in den Fahrplänen enthaltenen Bedingungen genügen, die Passagiere in Kenntnis zu setzen, unter welchen Bedingungen sie den Beförderungsvertrag schließen und daß sie sich damit den von der Eisenbahnunternehmung aufgestellten Bedingungen unterwerfen. Es können sich daher nicht wie früher Prozesse über das Ausmaß an Entschädigung im Falle der Verspätung ergeben. Denn gegenwärtig kann ein Passagier bloß eine Fahrkarte unter der Bedingung erhalten, daß er einen Vertrag schließt mit Verzicht auf das ihm gesetzlich zukommende Recht des Schadenersatzes für den Fall der Verspätung.

Vereinigte Staaten:

In diesen gilt dasselbe allgemeine Recht wie in England. Eine Unternehmung, die gewerbsmäßig Personentransporte besorgt, ist daher mangels besonderer Bestimmungen verpflichtet, diese mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln sicher und pünktlich auszuführen. Hingegen ist keine Spur davon zu finden, daß die amerikanischen Eisenbahnen versucht hätten, durch Aufstellung spezieller Bedingungen die ihnen nach dem allgemeinen Rechte obliegenden Verpflichtungen einzuschränken. Dafür können zwei Gründe angeführt werden. Erstens fahren in den älteren Staaten die Züge mit außerordentlicher Pünktlichkeit, während in den minder bewohnten Teilen des Landes die Pünktlichkeit des Verkehrs überhaupt nicht in Frage kommt. Zweitens ist die Eifersucht gegen die Eisenbahnunternehmungen so groß, daß jeder Versuch, die Rechte des Publi-

Digitized by Google

knms zu beeinträchtigen, von den Gerichtshöfen und der Gesetzgebung zurückgewiesen würde.

Es haben somit die amerikanischen Bahnen nicht nur nicht den Versuch gemacht, ihre nach allgemeinem Recht bestehende Haftung einzuschränken, sondern es hat die Gesetzgebung in einigen Staaten, wie Texas, Louisiana und Illinois die den Bahnen obliegende Verpflichtung hinsichtlich der Pünktlichkeit des Verkehrs ausdrücklich ausgesprochen.

Britisch-Nord-Amerika:

Die Gesetzgebung dieses Landes ist natürlich von der des Nachbars, der Union, beeinflußt. Schon seit langer Zeit (1859) hat die Provinz Kanada im Wege der Gesetzgebung die Eisenbahn verpflichtet, den Verkehr bei sonstiger Schadenersatzpflicht pünktlich abzuwickeln. Die Provinzen Quebek und Neufundland haben außerdem bestimmt, daß es den Bahnunternehmungen nicht gestattet sei, die ihnen obliegende Schadenersatzpflicht in Folge der Unpünktlichkeit durch irgend welche Bedingungen auszuschließen. Die Eisenbahngesetzgebung des Staates Kanada (1888) endlich hat im wesentlichen diese Grundsätze — wenn auch etwas abgeschwächt — angenommen.

Deutschland:

Für dieses Land gelten die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung. Sie gilt sowohl für Staats- als für Privatbahnen. Die einschlägigen Bestimmungen lauten:

§ 26. Verspätung oder Ausfall von Zügen. Betriebsstörungen:

1. Verspätete Abfahrt oder Ankunft sowie der Ausfall eines Zuges begründen keinen Anspruch auf Schadenersatz gegen die Eisenbahn.

2. Wird infolge einer Zugsverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden, sofern er mit dem nächsten zurückkehrenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hin- und Rückreise in der auf der Hinreise benützten Wagenklasse zu erstatten.

3. Bei gänzlichem oder teilweisem Ausfall einer Fahrt sind die Reisenden berechtigt, entweder das Fahrgeld für die nicht durchfahrene Strecke zurückzufordern oder die Beförderung mit dem nächsten, auf der gleichen oder auf einer um nicht mehr als ein Viertell weiteren Strecke derselben Bahnen nach dem Bestimmungsorte führenden Zuge ohne Preiszuschlag zu verlangen, sofern dies ohne Überlastung des Zuges und nach den Betriebseinrichtungen möglich ist und der Zug auf der betreffenden Unterwegsstation fahrplanmäßig hält.

4. Wenn Naturereignisse oder andere Umstände die Fahrt auf einer Strecke der Bahn verhindern, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittels anderer Fahrgelegenheiten tunlichst gesorgt werden. Die hiedurch entstandenen Kosten sind der Eisenbahn, abzüglich, des Fahrgeldes für die nicht durchfahrene Eisenbahnstrecke zu erstatten.

Die Bestimmungen in Österreich-Ungarn und in Dänemark sind dieselben wie in Deutschland.

Das schwelzerische Gesetz stimmt im wesentlichen mit dem deutschen überein. Jedoch sind die Reisenden berechtigt, Schadenersatz für Unpünktlichkeit zu verlangen, wenn eine Verspätung einen Schaden herbeigeführt hat und diese auf grobe Fahrlässigkeit des Personals zurückzuführen ist. (Auf Grund einer Angabe Dr. von der Leyen in der „Zeitschrift für Handelsrecht".)

Frankreich:

Im vollen Gegensatze zum deutschen Recht steht das französische. Die vom Ministerium approbierten Fahrpläne bilden einen Bestandteil des Beförderungsvertrages und sind in jeder Hinsicht unabänderlich. Ist der Vertrag nicht erfüllt, so hat der Passagier Anspruch auf Schadenersatz. Dies auch im Falle der Verspätung eines Zuges, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß dieselbe einen Schaden verursacht hat. Die Haftbarkeit der Eisenbahnunternehmung für den pünktlichen Verkehr gilt nicht nur für die fahrplanmäßigen, sondern auch für die Vergnügungszüge.

Belgien:

Dieser Staat nimmt eine Mittelstellung zwischen Deutschland und Frankreich hinsichtlich der Frage der Haftbarkeit bei Verspätungen ein. Die Eisenbahnunternehmung ist im allgemeinen verantwortlich für die sichere und pünktliche Ankunft der Passagiere; außer sie beweist, daß ein Unfall oder eine Verzögerung nicht durch ihr Verschulden entstand. Die Verantwortlichkeit, soweit sie einen Unfall betrifft, kann von der Eisenbahnverwaltung nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden. Hinsichtlich des pünktlichen Verkehrs ist es ihr gestattet, ihre Haftbarkeit durch Verlautbarungen mit bindender Kraft zu begrenzen. Die Verlautbarungen setzen nun fest, daß eine Haftbarkeit der Eisenbahnen für die Pünktlichkeit des Verkehrs nicht über die Verpflichtung den Fahrpreis zu ersetzen, hinausgehen soll. In der Praxis verhält sich die Sache so, daß die Eisenbahnen in allen Fällen der Verspätung den Fahrpreis ersetzen, außer in den durch Zufall oder vis major verursachten.

Diese Übersicht über die gesetzlichen Bestimmungen mehrerer Staaten bietet zu zwei Prinzipienfragen Anlaß.

1. Sollen die Eisenbahnunternehmungen berechtigt sein, ihre nach allgemeinem Rechte bestehende Haftbarkeit gegenüber den Passagieren durch eine allgemeine Bekanntmachung oder spezielle Vereinbarung einzuschränken?

2. Ist es im öffentlichen Interesse gelegen, daß die Regierung, wenn sie Bahnen betreibt, die dem gewöhnlichen Frachtführer obliegende Haftung übernimmt? Oder ist es gerade in Hinblick auf das allgemeine Interesse zu billigen, daß eine Regierung, die Frachtgeschäfte betreibt, sich von jeder ihr sonst obliegenden Haftbarkeit befreit, selbst im Falle grober Nachlässigkeit? (wie z. B. die englische Post).

Wenn wir Herrn Acworth recht verstehen, so wollte er durch seine rechtsvergleichende Studie zeigen, daß der Vorgang der englischen Bahnen, ihre Haftung durch Vertragsklauseln fast ganz zu beseitigen, nicht im öffentlichen Interesse gelegen sei.

Die Studie zeigt aber ganz deutlich noch ein anderes, nämlich, daß die im Gange befindlichen Bestrebungen auf Herstellung eines international gleichen Rechtes auch für den Personenbeförderungsvertrag auf große Schwierigkeiten stoßen werden, da sich zwei so widersprechende Prinzipien wie das französische der vollen Haftbarkeit und das deutsche der vollen Nichthaftbarkeit nur sehr schwer werden ausgleichen lassen.

Anm. der Red.

Freibahnzüge.

I. Zweck und Aufgabe derselben.

Hat schon ein Transportmittel für schwere Lasten im Frieden größte Bedeutung, so wird es in den Kriegen der Zukunft ein unabweisbares Bedürfnis werden. Die verhältnismäßig geringe Leistungsfähigkeit des Pferdefuhrwerkes, der große Troß an Bedienungsmannschaften, die große Länge aller aus Pferdefuhrwerken bestehenden Kolonnen, sowie der große Verbrauch an Futtermitteln zwingen dazu, an einen Ersatz der tierischen Zugkraft durch die mechanische zu denken.

Es ist schwierig, mechanische Transportmittel zu konstruieren, welche die Leistungsfähigkeit der Pferdefuhrwerke bedeutend übertreffen, ohne aber die Zuverlässigkeit in der Transportbewegung zu beeinträchtigen. Das mechanische Transportmittel, das im Kriege das Pferdefuhrwerk ersetzen

Digitized by Google

soll, muß imstande sein, wie dieses, in Kolonnen fahren zu können, leicht alle notwendigen Rangierbewegungen auszuführen und zuverlässig zu arbeiten.

Bei den Freibahnzügen der in Seegefeld bei Spandau bestehenden G. m. b. H. „Freibahn", waren diese Prinzipien

Die Durchbildung des Freibahnzuges bietet daher ein hervorragendes mechanisches Transportmittel zur Beförderung größerer Lasten nicht nur für militärische, sondern auch für industrielle oder land-

Fig. 1.

Fig. 2.

die Grundbedingung für die Konstruktion, die nach mehrjährigen Versuchen jetzt als abgeschlossen gelten kann. Das kgl. preußische Kriegsministerium hat bereits eine Anzahl Freibahnzüge in Auftrag gegeben. Einer der ersten gelieferten Züge wurde seitens des kgl. preußischen Kriegsministeriums auf der Mailänder Weltausstellung offiziell ausgestellt.

wirtschaftliche Zwecke. An allen denjenigen Stellen, wo mit einem regelmäßigen Lastenverkehre in größerem Umfange zu rechnen ist, der Bau einer Eisenbahnlinie aber nicht rentabel oder aus anderen Gründen schwierig erscheint, bildet die Freibahn das vollkommenste, zuverlässigste und im Betriebe billigste Beförderungsmittel.

Digitized by Google

II. Leistungen des Freibahnzuges.

Seitens der Freibahn-Gesellschaft werden zwei Typen ihrer Züge ausgeführt. Der schwerere Zug, aus sechs Achsen bestehend, zeigt eine Ladefähigkeit von ca. 16 *t* bei einem größten Achsdrucke der Traktionsmaschine von ca. 7 *t*.

Der leichtere Zug, aus vier Achsen bestehend, zeigt eine Nutzlast von ca. 10 *t* bei einem größten Achsdrucke der Traktionsmaschine von ca. 5 *t*.

Beide Zugtypen sind imstande, ihre vollen Lasten (gute befestigte Wege vorausgesetzt) auf Steigungen bis zu $4^0/_0$ zu ziehen und bei Steigungen bis $6^0/_0$ ungefähr die Hälfte ihrer vollen Nutzlast. Größere Steigungen können eventuell unter Zuhilfenahme einer Winde, die je nach Erfordernis in die Traktionsmaschine eingebaut werden kann, bewältigt werden.

Die Geschwindigkeiten der Züge betragen

beladen in der Ebene 6 bis 8 *km* pro Stunde und
leer „ „ „ 10 „ 12 „ „ „

Größere Geschwindigkeiten zu wählen, hat sich nach den zahlreichen Versuchen der kgl. preußischen Militärverwaltung, bei derartig schweren Lastzügen als unzweckmäßig herausgestellt.

III. Konstruktion des Freibahnzuges.

Um den Traktionswiderstand auf der Straße nach Möglichkeit zu verringern und die Straße selbst zu schonen, zeigt der Freihahnzug durchwegs die Verwendung großer Räder von ca. 1·5 *m* Durchmesser. Um diese anwenden zu können, besteht der Zug aus durchwegs einachsigen Gefährten, von denen aber zur Erreichung größerer Stabilität je zwei zu einem Fahrzeuge mit einander fest, jedoch drehbar gegen einander, verbunden sind.

Die Traktionsmaschine ist, da Explosionsmotore in keiner Weise den beim Lastentransporte auftretenden, wechselnden Beanspruchungen gewachsen sind, als Dampfmaschine ausgebildet. Als Dampferzeuger dient ein Zwergkessel besonderer Konstruktion für hohen Druck, dessen Feuerkammer für Ölheizung eingerichtet ist. Letztere ist gewählt, um einen rauch- und funkenfreien Brand zu erzielen und dadurch das Befahren von Wäldern u. s. w. in der trockenen Jahreszeit ungefährlich zu machen.

Als Heizöl ist für unser Brennersystem jedes beliebige Rohöl, Naphtha, Masut, Gasteeröl u. s. w. zu verwenden.

Die Dampfmotore sind als Zwillings-, resp. Compoundmotore konstruiert. Es werden sämtliche vier Räder der Traktionsmaschine angetrieben. Es befindet sich daher auf jedem einachsigen Fahrzeuge der Traktionsmaschine ein Dampfmotor. Die Übertragung zu den Triebrädern erfolgt mittels Zahn- und Kettenvorgelege.

Die Verbindung der beiden Maschinengestelle zu einem Fahrzeuge mit zwei Achsen erfolgt ebenso wie bei den Anhängewagen durch einen starren Rahmen, der in Mittelachse jedes Fahrzeuges durch einen kugelförmig ausgebildeten Zapfen beweglich gelagert ist. Gegen diesen Rahmen werden die einachsigen Fahrzeuge mittels Rollen abgestützt, ähnlich wie es bei den Drehgestellen vierachsiger Eisenbahnwagen der Fall ist. Die Lenkung des vorderen Lokomotivgestelles erfolgt mit Hand dadurch, daß mittels Spindelwirkung das Lokomotivgestell nach rechts oder links gegen den die beiden Fahrzeuge verbindenden Rahmen gedrückt wird. Mittels Zahnbogens wird die Drehung des vorderen Gestelles auf das hintere übertragen. Der weitere Ausschlag setzt sich mittels der Kupplung durch den ganzen Zug fort, so daß ohne weiteres, nur durch Lenkung von der Lokomotive aus, Karven bis herab zu einem Radius von 7 *m* anstandslos durchfahren werden können. Die Anhängewagen, die zur Aufnahme der Nutzlast dienen, sind im Prinzipe ganz ähnlich der Traktionsmaschine konstruiert. Sie bestehen aus je zwei einachsigen Gefährten, welche gleichfalls durch einen Rahmen, zwar starr, aber gegen einander drehbar verbunden sind. Jedes der beiden Gestelle kann durch einfache Feststellung mit dem Rahmen fest verbunden oder durch Lösung dieser Vorrichtung frei gemacht werden. Die in der Fahrtrichtung vordere Achse ist stets die Lenkachse, also frei, die hintere Achse ist fest. Um in entgegengesetzter Richtung fahren zu können, ist es daher nur notwendig, eine Feststellung der Achse umgekehrt zu bewirken.

Die Lokomotive kann beliebig vor- oder rückwärts fahren. Sie kann daher bei Rückwärtsfahrt, falls die Breite der Straße ein Drehen nicht erlaubt, abspannen und sich rückwärts an dem anderen Ende des Zuges vorspannen. Der Zug selbst braucht, wie aus dem oben Gesagten hervorgeht, überhaupt nicht gedreht zu werden. Eine besondere, an jedem Wagen befindliche Lenkvorrichtung, ermöglicht es, den Zug sowohl in der Geraden, wie auch in der Kurve, rückwärts zu stoßen, ohne die Lokomotive abspannen zu müssen.

Die Konstruktion und Größe der Wagen kann ganz den vorliegenden Bedürfnissen entsprechend ausgeführt werden. Die Wagen können als offene oder gedeckte Güterwagen oder auch als Kippwagen gebaut werden.

Der Aktionsradius des Freibahnzuges beträgt mit Rücksicht auf den mitzunehmenden Ölvorrat, eine mittlere Geschwindigkeit von 8 *km* vorausgesetzt, je nach dem Gelände und dem Gewichte der Ladung ca. 60—80 *km*, in bezug auf den Wasservorrat 25 *km*.

Mit Hilfe eines an der Lokomotive vorgesehenen Elevators kann das Wasser aber auf der Strecke an jedem beliebigen Wassergraben nach Verbrauch durch frisches ersetzt werden. Die Beschaffenheit des Wassers braucht keine absolut reine zu sein, da sich bei langjährigen Erfahrungen herausgestellt hat, daß eine Kesselsteinbildung bei dem System des Freibahnkessels nicht zu befürchten ist.

IV. Betriebskosten des Freibahnzuges.

Die Betriebskosten des Freibahnzuges setzen sich zusammen aus:

a) Kosten an Brennmaterial.

Das als Brennmaterial dienende Heizöl kann Masut, Teeröl oder Rohöl sein. Das in Deutschland verwendete Teeröl, ein Nebenprodukt bei der Gasfabrikation, kostet $3^1/_2$ Pfg. pro Kilogramm. Der Verbrauch pro Pferdekraft und Stunde beträgt ca. 1·25 bis 1·5 *l*. Da der Heizeffekt von Rohöl, resp. Masut ein etwas höherer ist, so ist bei Verwendung dieser letzteren Öle wahrscheinlich mit einem geringeren Verbrauch zu rechnen.

b) Kosten für die Bedienung.

Als Bedienung des Freibahnzuges der schweren Konstruktion sind drei Mann und zur Bedienung des Zuges der leichteren Ausführung sind zwei Mann zu rechnen. Es ist wünschenswert, daß einer dieser Leute geprüfter Lokomotivführer ist, resp. die Qualitäten eines solchen besitzt.

c) Reparaturkosten.

Im Gegensatze zum Betriebe mit Explosionsmotoren hat der Dampfbetrieb mit nur wenig kostspieligen Reparaturen zu rechnen. Andere Reparaturen, als Nachdichten, resp. Ersatz von Rohrleitungen, Neuverpackung, eventuell Aufschleifen von Ventilen u. s. w. werden bei einigermaßen sorgfältiger Behandlung im ersten Betriebsjahre kaum vorkommen. In jedem Falle sind unter Benutzung der Ersatzteile, von besonderen Zufälligkeiten abgesehen, sämtliche Reparaturen überall durch jeden Lokomotivführer leicht auszuführen. Als durchschnittliche jährliche Reparaturkosten sind höchstens $2^0/_0$ der Anschaffungssumme anzusetzen.

d) Kosten für Schmieröl, Putzwolle u. s. w.

Die Kosten für Schmieröl, Putzwolle, Packungen, sowie sonstigen, nicht als Brennmaterialien geltenden Betriebskosten,

Digitized by Google

sind in Deutschland, bei täglich zirka zehnstündiger Arbeitszeit mit Mk. 4 pro Tag und Zug als regulärer Durchschnittssatz festgelegt worden.

c) Anschaffungskosten für Öltanks und Lokomotivschuppen.

Als einmalige Ausgabe wären der Bau eines Lokomotivschuppens sowie die Anlage eines Tanks für das zum Heizen zu verwendende Rohöl, resp. Masut in Anschlag zu bringen.

CHRONIK.

Personalnachricht. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 18. November d. J. dem Inspektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, Ludwig Gali den Titel eines kaiserlichen Rates mit Nachsicht der Taxe Allergnädigst zu verleihen geruht.

Länge der dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr unterstellten Eisenbahnen. Die Länge der Eisenbahnstrecken, auf welche dieses Übereinkommen Anwendung findet, hat im Jahre 1905/06 um 2620 *km* zugenommen. Sie betrug Ende März 1906 220.240 *km* gegenüber 217.620 *km* zu Ende März 1905. An der Vermehrung haben teilgenommen: Deutschland mit 960, Österreich mit 374, Ungarn mit 417, Frankreich mit 105, Italien mit 205, die Niederlande mit 85, Rußland mit 434 und die Schweiz mit 40 *km*. Zu Ende des ersten Jahres der Wirksamkeit des Übereinkommens (1893) betrug die Länge der Bahn 152.510 *km*.

An der gegenwärtigen Länge nimmt teil: Deutschland mit 56.851, Rußland mit 54.271, Frankreich mit 39.549, Österreich mit 20.399, Ungarn mit 18.011, Italien mit 13.563, Belgien mit 4.598, die Schweiz mit 3699, Rumänien mit 3178, die Niederlande mit 2829, Dänemark mit 2037, Bosnien und Herzegowina mit 879 und Luxemburg mit 376 *km*.

Das mexikanische Eisenbahnnetz. Das Eisenbahnnetz Mexikos umfaßte am 16. September 1905 16.866 *km*, also 371 *km* mehr als im Vorjahre. Die Nationalbahn hat ihre Zweiglinie von Monterrey nach Matamoros dem Verkehr übergeben. Die Zentralbahn arbeitet rüstig an der Fertigstellung der Linie Taxpan—Colima und soll, da die einheimischen Arbeitskräfte ungenügend sind, 5000 Japaner angeworben haben. Sie hat nebenbei auch die Coahuila-Pacificbahn käuflich an sich gebracht. Die neue Guadalajara—Guaymas Linie soll über Alamos die beiden genannten Plätze (1500 *km*) verbinden, um an die Bahnlinie Guadalajara—Mexiko (728 *km*) und an Guaymas—Nogales (426 *km*) anzuschließen und in Zweiglinien Mazatlan und Tepic mit der Hauptlinie verbinden. Die Regierung zahlt 12.500 Doll. pro *km* Subvention auf ein Maximum von 1200 *km*, also nicht über 15,000.000 Doll, davon den Betrag für die ersten in den nächsten zwei Jahren fertig zu stellenden 400 *km* in Subventionsbonds, den Rest bar. Die Gesellschaft ist von der Southern Pacific R. R. geblidet worden und ist bereits eifrig bei der Arbeit. Für ein weiteres großes Projekt einer Bahn von Mexiko nach Oaxaca mit Anschluß an die Bahn auf dem Isthmus von Tehuantepec und Weiterführung einer solchen nach Yucatan ist zunächst der Erwerb der kleinen San Rafael—Atlixco-Bahn in Aussicht genommen worden, doch haben die noch schwebenden Verhandlungen darüber bis heute zu keinen positiven Resultat geführt. (Nach einem Bericht des kaiserlichen Konsulats in Mexiko).

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 27. November 1906. Der Präsident, Se. Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten:

Mit Rücksicht auf den für den heutigen Clubabend angekündigten Vortrag, welcher einem hohen Interesse begegnet und der ein überaus aktuelles Thema behandelt, hat sich die Clubleitung erlaubt, die Mitglieder des Staatseisenbahnrates einzuladen und es gereicht mir zur Freude, zu konstatieren, daß eine größere Anzahl der Mitglieder des Staatseisenbahnrates von dieser Einladung Gebrauch gemacht hat und in unserer Mitte erschienen ist. Ich begrüße diese Herren aufs herzlichste und knüpfe hieran den Wunsch, daß sich dieses Vorkommnis öfter wiederhole; gleichzeitig lade ich die Herren Mitglieder des Staatseisenbahnrates ein, dem Club als Mitglieder beizutreten. (Lebhafter Beifall.)

Von heehre ich mich Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Vorerst mache ich nochmals auf den am Samstag, den 1. Dezember stattfindenden zweiten Vergnügungsabend unter Beteiligung von Damen aufmerksam. Der Beginn des Vergnügungsabends, zu dem hervorragende Künstlerkräfte ihre Mitwirkung zugesagt haben, ist auf präzise 8 Uhr festgesetzt.

Das Repertoire der Clubveranstaltungen im Monat Dezember ist in Nummer 34 unseres Cluborganes veröffentlicht und befindet sich bereits in den Händen der geehrten Herren Clubmitglieder.

In der am nächsten Dienstag, den 4. Dezember, 1/27 Uhr abends, stattfindenden Clubversammlung wird Herr Dr. Aladár Békéssi, Bahnarzt der k. k. priv. österr. Nordwestbahn einen Vortrag über „Seh- und Farbenprüfung im Eisenbahndienst" halten.

Heute hält Herr k. k. Sektionschef Dr. Wilhelm Exner einen Vortrag unter dem Titel: „Neuestes zu dem noch ungeschriebenen Werke der Reform der Staatseisenbahnverwaltung in Österreich".

Se. Exzellenz begrüßte nun Herrn Sektionschef Exner, der unter allem Beifalle der außerordentlich zahlreichen Zuhörerschaft, unter der sich nebst den bereits genannten Mitgliedern des Eisenbahnrates auch viele hohe Funktionäre des Eisenbahn-Ministeriums, sowie des Eisenbahnbeirates des Generalstabes befanden, das Podium betritt.

Wer je einem Vortrage Exners beiwohnen durfte, der seltene Schlagfertigkeit und über eine beneidenswerte Sprechkunst verfügt, gab dem Vortrage das eigenartige Gepräge des Wahren und Ernsten, des Interessanten und Heiteren.

Es war echter unverfälschter „Exner", der uns dargeboten wurde und der diesen Vortragsabend zu den denkwürdigsten des Club österreichischer Eisenbahnbeamten gestaltete. Der Vortrag selbst wird demnächst in unserem Clborgan erscheinen und wir mußten uns daher an dieser Stelle begnügen, in einigen Worten den großen Eindruck zu schildern, den er erweckte.

Se. Exellenz Dr. v. Wittek dankte unter lebhaftem Beifall der Anwesenden Herrn Sektionchef Exner und schloß damit die Sitzung. Der Schriftführer: Ober-Ingenieur B. Krüser.

Veränderungen im Mitgliederstande im Monate November 1906.

Ausgetreten ist:

Das wirkliche Mitglied Herr Josef Obenaus, Adjunkt der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Gestorben sind:

Die Herren wirklichen Mitglieder: Eduard Leitenberger, kais. Rat, Ober-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P. in Pitten (der Senior der Clubmitglieder, 88 Jahre alt); Hans Kargl jun., Kontrolleur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neu beigetreten sind:

Als wirkliche Mitglieder die Herren: Adalbert Goldberger, Ober-Ingenieur und Wilhelm von Stitzl, Kontrollor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Dr. Friedrich Szabo, k. k. Finanzprokurator-Konzipist, zugeteilt dem k. k. Eisenbahnministerium; Carl Heisig und Adolf Nowak, Assistenten der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; Dr. Heinrich Schneider, Konzipient der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Stand mit Ende November 1906: 632 wirkliche, 32 unterstützende und 3 korrespondierende Mitglieder.

Neue Begünstigung.*)

Oesers Theater lebender Kolossal-Biographien, Hotel Stephanie II. Taborstraße 12. Anweisungen (eine Anweisung bis zu drei Personen gültig) zur Lösung von ermäßigten Karten

für den 1. Platz um 1 Krone statt K 1·40
„ „ II. „ „ 60 Heller „ K 1·—
„ „ III. „ „ 40 „ „ K —·60

sind im Clubsekretariat kostenlos erhältlich.

*) Wir ersuchen von dieser, sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und ersuchen auf die Begünstigungen Bezug habenden Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariat brieflich bekanntzugeben.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hibscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Wiedereinführung
der tarifmäßigen Ladefristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen sowie auf den im diesseitigen Betriebe stehenden fremden Linien vom 15. September 1906 eingeführte Kürzung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen wird mit dem 10. Dezember 1906 aufgehoben und treten demnach an diesem Tage wieder die tarifmäßigen Ladefristen in Anwendung.

Die Direktion.

Gültig ab 1. Dezember 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Ariberg—Paris—Ostd.

Wien Penzing—Venedig Rom und Mailand Genua.

Wien—Leoberg—Dösenn—Riva und Corvinomünd—Meran—Corstans—Constantinopel.

Wien—Prag.

Wien—Egor—Cannel—(Eger)—Aschen.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Fahrkarten Wien—Prag 2., 1. Klasse.

Stadtbureau der k. k. priv. Staatsbahnen in Wien, I., Wolfdingergasse 15.
Detaillirte Auskünfte bezüglich Ertheilung von Ausnahmetaxen, Verkauf von Fahrkarten u. Tauschscheinen, Lieferung von Zeit- u. Tages-Tarifen, Tarifbücher erhältlich.
Die Tarifbücher von 8 Bl. bereits bis 1 Bl. Fuß und durch Tabellenform der Bestimmung benutzbar.

Elektrizitäts-Aktiengesellschaft
vormals
Kolben & Co.
Prag—Vysočan.
Besteingericht. **Spezialfabrik für Dynamobau.**
Drehstromgeneratoren und -Motoren, mehrpolige Gleichstromdynamos und -Motoren, Transformatoren, Schalttafeln, Schaltapparate und Sicherungen. Elektrische Bahnen.
Spezialität:
Elektrische Kraftanlagen. — Elektrische Eisenbahnblockeinrichtungen für Sicherungen. — Turbinen nach Francis- und Peltonsystem.
Stahl-Façonguß. Dauerbrandhogenlampen »Regina« und »Stella«. 624

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Allerhöchste Auszeichnungen

K. k. priv.
Brückenwagen-Fabrik
C. Schember & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
Wien-Atzgersdorf
ersetzen Lokomotiv-, Waggon-, Straßenfuhrwerks- und Maxaten-Brückenwagen, Gold-, Silber- und alle Gattungen Schalen-Wagen etc.
Wagen mit automatischer Registrier-Einrichtung, automatischer Fahrsperre und Apparat-Einstellung mit Zählwerk.
Zentral-Kanzlei und Haupt-Niederlage:
I. Akademiestraße 4. **WIEN** Ecke Maximilianstraße 8.
(Kärntnerring.)

Illustrierte Preiskurante gratis und franko.
Illustrierte Preiskurante gratis und franko.
Schembere Patent-Wagen-Brückenwage **ohne** Geleiseunterbrechung auf Neuerwerk ruhend oder in gußeisernen Kasten montiert, Skalen- u. Registrier Einrichtung für die ganze Tragkraft. 585
In Anwendung auf sämtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen.

Fabrik für
Eisenbahnsicherungsanlagen
Südbahn-Werk
Wien
XIV/1 Goldschlagstraße 126. X/3 Triesterstraße 40.
Telephon 8978.
Bahnschranken, Vorläutesicherungen, Schrankenantriebe. Zentral-Stellwerke, Blockapparate. Signale, Kontaktschienen, Fühlschienen, Sperrbäume. Wechselsperrschlösser. 486

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.
Aktien-Gesellschaft **München u. Linz.**
Liefert normal- und schmalspurige
Lokomotiven
jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: I. Pestalozzigasse Nr. 6. 479

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest Lemberg Czernowitz Innsbruck Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 668

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen.
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Hausrufer, Signalapparate, Blitzableiter, Elektrische Uhren.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentblitzkabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonwerke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 670

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien: XX. Bez., Gießmanngasse 2.
Budapest: b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrsäule
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 710

„Österreichisches Kursbuch"
früher „Der Kondukteur"
offizielles Kursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen erscheint zehnmal im Jahre. Pränumerationsgebühr für das ganze Jahr K 14.—, für Ungarn K 16.— (mit Franko-Postversendung). Einzelne Hefte K 1.40, mit Franko-Postversendung K 1.60. Nach Ungarn franko K 1.70. Kleine Ausgabe mit inländischen Fahrplänen Preis 70 h, franko per Post 80 h.
Die **Verlagsbuchhandlung** von **R. v. WALDHEIM, Wien** VIII/1 Auerspergasse Nr. 17. 467

Leobersdorfer Maschinenfabrik
GANZ & Co.
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 908

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 850
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Felix Blažiček WIEN v. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 661
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Zur Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadenersatzquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die ähnliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (5 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden alle sämmtliche Kosten die Darantagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 887

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition **M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.**

Eigenthum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hübscher. Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Strußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 315. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.345. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 650.033. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20 Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 37. Wien, den 17. Dezember 1906. XXIX. Jahrgang.

University Library

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über **130.000** Stück

in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:
Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik
Rich. Klinger
GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 548

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 513
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

WURFSIEBE
Stachelzaundrähte, Fenstergitter, Drahtgeflechte für Einfriedungen.
= *Reparaturen und alle in das Fach einschlagenden Artikel erzeugt solide* = =
EMIL MÜCKE 617
M.-OSTRAU, Spensgasse Nr. 24
Draht- u. Siebwaren-, Matratzen- u. Eisenbetten-Fabrik.

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung 528
Elektrische Bahnen.

Dynamomaschinen • • •	• Elektromotoren •
Schaltapparate	Zähler
Installationsmaterial. • •	• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen. =
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandsanzeiger, Meßinstrumente, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Röntgen-Einrichtungen, Elementenbau.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 526

Zweigfabrik der Rheinischen Linoleumwerke A.-G. Bedburg bei Köln am Rhein.
Bureaux: Wien, I. Dominikanerbastei 17. Telephon 12877.

I. Österr. Lincrusta-Fabrik
Bedburger Lincrusta-Werke 641
Telephon 8562. Telegrammadresse: Lincrusta, Wien.
WIEN
IV., Louisengasse 31.
Postspark.-Konto 818.484 Clearingverkehr.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

F. X. Komarek

Telephon 4118. **Wien-Favoriten.** Telephon 4118.

○ ○ ○

Dampfmaschinen mit Präzisionsschieber und Präzisionsventilsteuerung.

Dampfmotore mit Wellrohr-Wasserrohrkessel für jeden Betrieb, geringste Betriebskosten.

Heißdampf-Wellrohr-Wasserrohrkessel, bester Lokomobilkessel, große Verdampfung, hoher Nutzeffekt.

Wasserreinigungs-Apparate mit Speisewasser, zur Weichmachung und Klärung des Wassers, arbeitet selbsttätig und garantiert verläßlich.

Die Fabrik baut als Spezialität:

Heißdampf-Motorwagen für Eisenbahnen jeder Spurweite, für Personen- und Güterverkehr, und

Dampfmotor-Lastwagen für Transport großer Lasten auf Straßen.

Erste österr. k. k. ausschl. priv. Fabrik für Riemenscheiben aus massiv gebogenem Holze.

Patent »Macholde 49 700.

Ph. Jac. Lonsky & Söhne

Neutitschein, Mähren.

Zweiteilige Riemenscheiben aus massiv gebogenem Holze mit **Eisennabe.** Leichteste, dauerhafteste, **unstreitig beste** Riemenscheibe. In jeder Dimension.

Ohne Konkurrenz. Ohne Vergleich!

Riemenfänger.

Zahlreiche erste Auszeichnung. Referenzen hervorragendster Firmen.

Preisliste gratis und franko. 615

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Bau- und Waggonträger, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoire, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermaste, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 567

Lokomotivfabrik Krauss & Comp.

Aktien-Gesellschaft München u. Linz.

Liefert normal- und schmalspurige **Lokomotiven** jeder Bauart und für jeden Betriebszweck für Adhäsions- oder Zahnradbetrieb.

Vertretung in Wien: **I. Pestalozzigasse Nr. 6.** 479

Deckert & Homolka

Elektrotechnisches Etablissement

Fabriks- u. Engros-Lager **WIEN** Niederlage u. Installation
IV. Favoritenstr. 42. I. Kärntnerstr. 42.

Budapest. Prag. Brünn. Paris.

Fabrikation • Installation

von **Telegraphen-** und **Mikrotelephon-Apparaten** für alle Zwecke, insbesondere für den **Eisenbahn-Signal-, Sicherheits-** und **Meldedienst, Blitzableitern, Dynamos, Elektromotoren** und **Ventilatoren, Wasserstands-Anzeigern, Beleuchtungskörpern,** staub- und wasserdicht. 548

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 37. Wien, den 17. Dezember 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Clubversammlung. Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Von Herm. Strach (Schluß). Monats-Chronik, Nov. 1906. Jahresbericht des Lebensversicherungsvereins von Eisenbahn-Bediensteten (vormals Unterstützungsverein von Beamten und Dienern der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) für das Jahr 1905. Reformen bei den königlich ungarischen Staatsbahnen. Heranbildung von Lokomotivpersonal im Bereich der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft. Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1905. — Literatur: Niederösterreichischer Amtskalender 1907. Die Technik als Kulturmacht in sozialer und geistiger Beziehung. Annalen des Deutschen Reiches. Die Buchhandlungsfirma A. Hartleben in Wien I. Seilerstätte 19. — Clubnachrichten: Ankündigung der Silvesterfeier.

Clubversammlung: Dienstag, den 18. Dezember 1906, 1/27 Uhr abends. Vortrag des Herrn Ing. phil. Rudolf F. Pożděna, über: *„Streiflichter auf das sogenannte Problem der lenkbaren Luftschiffahrt und über die Verwendung derselben zur Erreichung des Nordpoles“*. (Kritik des Wellmann'schen Projektes.)

Mit Lichtbildern.

Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

Nach Schluß des Vortrages gemeinschaftliches Abendessen im Clublokale.

Die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Von **Hermann Strach.**

(Schluß.)*)

Hart an der Trasse der zu erbauenden Nordbahn wurden im Jahre 1841 durch den Direktor der Witkowitzer Eisenwerke Groß auf freiem Felde Kohlen entdeckt. Rothschild, obwohl Eigentümer der benachbarten Strecke, wollte in Erkenntnis der Wichtigkeit, welche der Besitz eigener Kohlengruben für die Eisenbahn hätte, auf die Geltendmachung eines Schurfrechtes für seine Person verzichten. Da auf die Genehmigung einer Generalversammlung zur Erwerbung der betreffenden Komplexe bei der Gefahr, daß andere Interessenten das Schurfrecht früher anmelden, nicht gewartet werden konnte, wurden die Direktoren Foges, Goldschmidt und Wertheimstein veranlaßt, vorläufig für Rechnung der Nordbahn die Erwerbung auf eigene Gefahr zu übernehmen. In der nächsten Generalversammlung kam jedoch die Anschauung zum Durchbruche, daß die Nordbahn die Erwerbung dieser Rechte und Gruben ablehne, „denn wenn irgend ein Vorteil mit einem solchen Besitze verbunden gewesen wäre, hätte Rothschild gewiß nicht darauf verzichtet“. Zu einem späteren Zeitpunkte mußte die Nordbahn den kurzsichtigen Standpunkt dieser Generalversammlung wohl teuer bezahlen.

*) Siehe Nr. 33 u. 34 d. Z.

Ausschlaggebend für die damalige Stimmung in den Aktionärskreisen, waren die Schwierigkeiten, in die das ganze Unternehmen durch die Überschreitung des Baukostenvoranschlages geraten war. Nachdem im Jahre 1841 die Strecken Lundenburg—Prerau und Prerau—Olmütz dem Betriebe übergeben waren, blieb von den für den Bau bis Bochnia veranschlagten Summen nur mehr soviel übrig, daß damit nicht mehr als die kurze Strecke Prerau—Leipnik ausgebaut werden konnte. Der Bau einer Flügelbahn von Floridsdorf nach Stockerau, auf die das Privilegium im Jahre 1840 noch ausgedehnt wurde, war nur mit Hilfe von Rothschild'schen Vorschußgeldern möglich geworden und die im Betriebe befindlichen Strecken warfen infolge hoher Betriebskosten ein unzureichendes Erträgnis ab. Das Aktienkapital verzinste sich 1840 mit 1·22%, 1841 mit weniger als 3% und dazu kam in diesem Jahre eine allgemeine wirtschaftliche Krise die ihren Einfluß auch auf das Unternehmen der Nordbahn in bedenklicher Weise geltend machte.

Nordbahnaktien sanken um mehr als 35% des Nominalwertes (auf 648 fl.) und doch mußte die Gesellschaft an den Weiterbau denken, da die Gefahr des Privilegiumverlustes in Aussicht stand, wenn der Bedingung, die Bahn innerhalb 10 Jahren bis Bochnia auszubauen, nicht entsprochen würde. In ihrer Not wandte sie sich an die Regierung mit der Bitte, die Beschaffung der weiter nötigen Geldmittel durch Übernahme einer 5%igen Zinsengarantie zu ermöglichen.

Der große Staatsmann, Freiherr v. Kübeck, der an der Spitze der Allgemeinen Hofkammer stand, hatte seine großartigen Pläne zur Schaffung eines Staatsbahnnetzes in Österreich bereits gefaßt und sowohl er, wie der oberste Kanzler, Graf Mittrowsky, dessen grundlegende Anschauungen über das Wesen der Zinsengarantie (in einem Allerhöchsten Vortrage vom 3. August 1841) in der späteren Verkehrspolitik Österreichs leider nicht die gebührende Berücksichtigung fanden, nahmen der Bitte der Nordbahn gegenüber einen durchaus ablehnenden

Digitized by Google

Standpunkt ein. Auch das Ansuchen, die Regierung möge die Bahn von Leipnik nach Oderberg, wo der Anschluß an die preußische Bahn von Breslau gefunden werden sollte, als k. k. Staatsbahn weiterbauen, wurde abgewiesen. Angesichts der von der Regierung in Aussicht gestellten Erweiterung des Betriebes durch den Bau der Staatsbahnstrecke Brünn—Prag, deren Betriebsführung der Nordbahn zugedacht war, wollte Rothschild den für den Weiterbau von Leipnik bis Oderberg erforderlichen Betrag von 4 Millionen Gulden der Gesellschaft unter der Bedingung vorstrecken, wenn die Regierung den Vollendungstermin für die Nordbahn um zehn Jahre verlängere. Mit Erlaß vom 20. November 1843 wurde Rothschild verständigt, daß Se. Majestät die Terminsverlängerung unter dem Vorbehalte, daß die Fortsetzungslinie von Oderberg nach Galizien als Staatsbahn gebaut werde, zu genehmigen geneigt sei.

Die Gesellschaft beschließt in der außerordentlichen Generalversammlung vom 12. Dezember 1843 den Weiterbau und nachdem die erbetene Erstreckung des Bautermines am 5. März 1844 bewilligt wird, kann, da auch die Geldmittel unter Garantie des Hauses Rothschilds aufgebracht werden, der durch mehr als zwei Jahre unterbrochene Bau wieder aufgenommen werden.

Am 1. Mai 1847 wurde die Strecke Leipnik—Oderberg eröffnet und der Bau der Verbindungsstrecke nach Annaberg zum Anschluß an die preußische Wilhelmsbahn auf Grund einer eigenen Konzession in Angriff genommen. Erst 1849 wurde nach Vollendung der Oderbrücke die Schienenverbindung mit Breslau, Berlin und Warschau als die erste Österreichs mit dem Auslande dem öffentlichen Verkehre übergeben.*)

Mit der 1844 durchgeführten finanziellen Konsolidierung der Unternehmung tritt auch in den Betriebsergebnissen der Nordbahn eine günstige Wendung ein. Der Ertrag der Aktie, der schon 1844 und 1845 nahe an 5% steht, ist fünf Jahre später schon auf das Doppelte gestiegen (1851 = 10·5%) und nach einem Dezennium (1855) trägt die Nordbahnaktie bereits 15·5%.**)

Außer der Flügelbahn nach Stockerau hatte die Nordbahn noch den Bau einer Seitenlinie von Gänserndorf nach Marchegg gefördert und mit der Eröffnung dieser Strecke (20. August 1848) den Anschluß an die Ungarische Zentralbahn gefunden, für welche sie auf Grund eines onorosen Vertrages den Betrieb bis Preßburg führte. Zu Ende des Jahres 1845 hatte die Nordbahn bereits den Pachtbetrieb der nördlichen k. k. Staatsbahn von Olmütz nach Prag und mit der sukzessiven Vollendung der k. k. Staatsbahnlinien Brünn—Böhmisch-Trübau auch diese Strecken in Betrieb übernommen. Nach Einlösung der Ungarischen Zentralbahn durch den Staat wurde der Betrieb der Marchegg—Preßburger Strecke auch weiter von der Nordbahn doch unter Protest für Rechnung des Staates geführt. Mit der Errichtung der „k. k. Generaldirektion der Kommunikationen“ erfolgte eine vorzeitige Lösung des Pachtverhältnisses und ab 1. Mai 1850 übernahm der Staat den Betrieb der nördlichen Staatsbahnen.

In den Jahren 1848 und 1849 gerät die Nordbahn neuerdings in Geldschwierigkeiten, aus welchen sie die Regierung durch Gewährung eines Vorschusses von 1½ Millionen befreien soll. Durch die Hinausgabe von 4 Millionen 5%iger Obligationen wird jedoch 1850 diese Staatshilfe entbehrlich und die Nordbahn in Stand gesetzt, die notwendigen Rekonstruktionsarbeiten (Umlegung des veralteten und zu schwachen Oberbaues usw.) durchzuführen.

In mehreren Gesuchen strebt die Nordbahn die Enthebung von der Verpflichtung zum Bau der Fortsetzungsstrecke Oderberg—Bochnia an. Doch die Regierung ist keineswegs geneigt, diesem Verlangen zu entsprechen. Aus den Pachtverträgen waren noch verschiedene Differenzen auszutragen und die Nordbahn hatte bereits zur Geltendmachung ihrer Ansprüche an den Staat die Gerichte in Anspruch genommen. Doch kam es im Jahre 1853 zu einem Übereinkommen, durch das die Streitpunkte ihre Lösung fanden und die Nordbahn in Abänderung ihres Privilegiums von der Verpflichtung zum Bau der Strecke von Oswiecim nach Bochnia enthoben wurde. Die Fortsetzung von Oderberg nach Oswiecim nebst den Flügelbahnen nach Troppau und Bielitz mußte aber zum festgesetzten Termine (4. März 1856) gebaut werden. Überdies wurde die Nordbahn verpflichtet, den Pachtbetrieb der Marchegg—Preßburger Strecke, bloß gegen Ersatz der Selbstkosten weitere fünf Jahre fortzuführen.

Die Strecke Oderberg—Dzieditz mit den beiden Zweigbahnen wurde am 11. Dezember 1855 und die weitere Strecke bis Oswiecim am 1. März 1856 gleichzeitig mit der vom Staate erbauten Verbindungslinie Oswiecim—Trzebinia und der Fortsetzung der galizischen Staatsbahn von Krakau nach Dembica am 1. März 1856 dem Verkehr übergeben.

Einstweilen war das Debacle des ersten Staatsbahnsystems in Österreich eingetreten. In der verhängnisvollen Sylvesternacht des Jahres 1854 waren die nördlichen und südöstlichen Staatsbahnen an eine ausländische Gesellschaft unter den drückendsten Bedingungen verkauft und die Konzession an die „k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“ erteilt worden, nachdem schon mit Allerhöchster Entschließung vom 8. September 1854 gestattet worden war, die weitere Ausführung von Eisenbahnen wieder Privatunternehmungen zu überlassen. In den entstandenen Wettbewerb um die staatlichen galizischen Linien trat nun auch die Nordbahn ein.

Zuerst versuchte sie einen Pachtbetrieb der östlichen Staatsbahnen, die von Oswiecim über Krakau nach

*) Seit 1. September 1848 war der Verkehr zwischen Nordbahn und Wilhelmsbahn durch Übergang von Personen und Güter auf der Landstraße ermöglicht.

**) Während der Privilegialdauer schwankt dann die Dividende zwischen 12 und 19%, das Höchstergebnis weist das Jahr 1868 mit 19·08% aus.

Digitized by Google

Dembica mit einer Anschlußstrecke an die preußischen Bahnen bei Myslowitz ausgebaut waren und über Lemberg bis an die russische Grenze fortgesetzt werden sollten, zu erlangen. Die Regierung lehnte einen Pachtbetrieb ab, war aber geneigt, die Bahnen verkaufsweise der Nordbahn zu überlassen, wenn diese die Verpflichtung zum Ausbau übernehme. Während die Verhandlungen in Schwebe waren, hatte sich das Konsortium der nachmaligen Karl Ludwigs-Bahn bereits gebildet und dieses erhielt den Vorzug, während der Nordbahn nur ein kleinerer Teil der westgalizischen Strecken überlassen wurde.

Durch das Übereinkommen vom 27. Jänner 1858 erhielt die Nordbahn die Linien Oswiecim—Trzebinia—Krakau, Trzebinia—Myslowitz und Szczakowa—Granica und erreichte damit ihren erwünschten Endpunkt in Krakau.

Mit den Hauptverkehrsadern Europas teils mittelbar, teils unmittelbar verbunden, war die Nordbahn jetzt zu einem mächtigen Verkehrsmittel der Monarchie emporgewachsen.

Um den durch die Ausbreitung des Netzes außerordentlich gestiegenen Kohlenbedarf zu decken, sah sich nun die Nordbahn bemüßigt, an die Erwerbung eigener Kohlengruben zu denken und erwarb 1855 die in Mährisch-Ostrau, Hruschau und Privoz gelegenen Klein'schen Kohlengruben um den Preis von 550.000 fl. Im nächsten Jahre erwarb sie vom Staate für 1,000.000 fl. hiezu noch den gesamten bei Ostrau gelegenen Kohlenbergbesitz. Zur Verbindung der eigenen und der wichtigsten fremden Gruben wurde in den Jahren 1860—1862 die Montanbahn erbaut und später die Rothschild'sche Montanbahn in Betrieb genommen.

Bis 1856 war nur die Strecke Wien—Lundenburg doppelgeleisig. Mit der Erreichung des Ostrauer Kohlenreviers hatte sich der Verkehr derart entwickelt, daß er auf einem Geleise nicht mehr regelmäßig abgewickelt werden konnte und 1856 auch an die Legung eines zweiten Geleises von Lundenburg bis Oderberg geschritten werden mußte, bei dem zum ersten Male in Österreich Schienen aus Puddelstahl zur Verwendung kamen. Mit der Imprägnierung der Schwellen hatte die Nordbahn schon bei Verlegung des neuen Oberbaues zwischen Wien und Lundenburg 1852 bahnbrechend gewirkt.

Nur kurz sollte die Ruhe sein, die der Nordbahnverwaltung gegönnt war, die finanzielle und bauliche Konsolidierung des Unternehmens durchzuführen. Hatte die Nordbahn gehofft, daß nach Übernahme der Staatsbahnlinien durch eine Privatgesellschaft sich der Verkehr mit der Nachbarbahn, die an drei Punkten (Brünn, Olmütz und Marchegg) Schienenanschluß hatte, sich leichter und besser gestalten werde, als unter dem bureaukratischen Staatsregime, so sollte sie bald enttäuscht werden.

Auf Grund eines „geheimen" Vertrages, dessen Zustandekommen nebst vielen anderen, sonst unerklärlichen Vorkommnissen beim Verkauf der ersten Staatsbahnen nur die angesichts von Kriegsgefahren besonders drückend empfundene Geldnot des Staates begreiflich macht, wurde beim Verkauf der Linien an die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft dieser die Berechtigung zugestanden, zu jeder Zeit, wo sie das Ansuchen stellen wird, nach den von der Staatsbahnverwaltung genehmigten Plänen die Marchegg—Szegediner Eisenbahnlinie direkt und in einem eigenen Bahnhof nach Wien zu führen und überdies durch eine Verbindungsbahn, deren Ausgangspnukt von der Staatsverwaltung zu bestimmen wäre, mit einem der Äste der Bodenbach—Brünn—Olmützer Linie zu vereinigen".

Schon damals mochte auch der Staatsverwaltung die Absicht vorgeschwebt haben, das Monopol der Nordbahn, soweit es die Rechtslage überhaupt zuließ, zu brechen oder wenigstens abzuschwächen.

Auf Grund dieser Vertragsbestimmung strebte die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft denn auch die Konzessionierung einer Bahn von Marchegg nach Wien und einer Verbindung dieser Strecke über Laa nach Brünn zum Anschluß an die nördliche Linie an. Es ist begreiflich, daß die Nordbahn in der Bewilligung dieses Ansuchens eine Verletzung ihrer Privilegialrechte erblicken mußte und es entbrannte der langjährige Konzessionsstreit zwischen Nordbahn- und Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der in der Geschichte der Verkehrsunternehmungen nicht bald seinesgleichen findet.

Von Seite der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wurde, da die Regierung anfänglich eine Verletzung der Privilegialrechte der Nordbahn vermieden wissen wollte, der Versuch gemacht, eine Fusion mit der Nordbahn mit allen Mitteln zu erzwingen.

Es würde zu weit führen, auf die einzelnen Phasen dieses von beiden Seiten mit dem Aufgebote von Scharfsinn und Leidenschaft und auch nicht immer einwandfrei geführten Kampfes einzugehen, in dem die Nordbahn schließlich unterliegt, weil sich die Gerichte zur Entscheidung ihrer gegen das Ärar und die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wegen Verletzung der Privilegialrechte angestrengten Klage für unzuständig erklären und am 1. Dezember 1866 wird das Ergänzungsnetz der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft konzessioniert.

Auch dieser Schlag wird von der Nordbahn, deren Verkehrsverhältnisse sich immer günstiger gestalten, überwunden. Im Kriegsjahre 1866 hatte die Nordbahn eine außerordentliche Aufgabe zu lösen. Ihre Linien lagen im Aufmarschgebiet und ein Teil sogar fiel in den Kriegsschauplatz selbst. Als der Monarch die vom Kriege heimgesuchten Kronländer bereiste, sprach er in dem Handschreiben vom 18. Oktober 1866 den Wunsch aus, daß in Mähren zur Linderung der Notlage der Bevölkerung mit dem Aufgebot aller Kräfte der Bau von Bahnen in Angriff zu nehmen sei. Daraufhin hatte sich ein Konsortium mährischer Großgrundbesitzer und Industrieller gebildet, das den Bau von Bahnen zwischen Brünn, Olmütz und Sternberg in Aussicht nahm. Die Gefahr eines neuen Privilegialstreites lag für die Nordbahn sehr nahe und sie beeilte sich, selbst um die Konzessio-

Digitized by Google

nierung der Linien von Brünn nach Olmütz, Sternberg und Prerau unter der Bedingung einzuschreiten, daß die neue Bahn als ein selbständig zu verrechnendes Unternehmen die Staatsgarantie erhalte. Das leidige Garantiesystem stand in Blüte und auch die Nordbahn erhielt für ihre „Mährisch-schlesische Nordbahn“ nebst 10jähriger Steuerfreiheit die 5%ige staatliche Zinsengarantie zugesichert. Als Notstandsbau mußte die Bahn innerhalb dreier Jahre fertiggestellt sein. Die Nordbahn entsprach dieser Bedingung, indem sie am 29. August 1869 die Strecke Brünn—Prerau, am 1. August 1870 Nezamislitz—Sternberg dem Verkehre übergab. Die Baukosten hatten sich von den veranschlagten 14 Millionen auf 24 Millionen erhöht, was aber angesichts der staatlichen Garantien der Verzinsung des Anlagekapitals für das Unternehmen selbst wenig ins Gewicht fiel. Allerdings konnte die Nordbahn damals nicht ahnen, daß sie später einmal die Garantiesummen für die als Nebenbahn etwas luxuriös ausgestattete Linie dem Staate werde rückerstatten müssen.

Nach Fertigstellung der Mährisch-schlesischen Nordbahn ist das Bestreben der Nordbahn mehr darauf gerichtet, das bereits Erworbene zu wahren, als durch neue Unternehmungen die sichere Ertragsfähigkeit ihrer Linien irgendwie alterieren zu lassen. Sie überläßt ruhig den Nachbarbahnen den Bau von Ergänzungsstrecken und Flügelbahnen, die ihre Äste weit in das Attraktionsgebiet der Nordbahn senden und begnügt sich mit dem reichen Ertrag ihres nach jeder Richtung hin konsolidierten Unternehmens. Lediglich die Erwerbung der Lundenburg—Grußbacher Eisenbahn, deren Betrieb sie seit 1871 für Rechnung der Konzessionäre führte, ändert 1876 ihren Besitzstand. Die Strecke Jedlesee—Stockerau hatte sie der 1869 konzessionierten Nordwestbahn abgetreten und den Kaufschilling zum Bau der Linie Bielitz—Saybusch verwendet, die am 18. August 1878 zur Eröffnung kam.

In der österreichischen Verkehrspolitik war mit der Schaffung des prinzipiellen Verstaatlichungsgesetzes vom 14. Dezember 1877 („Gesetz, die garantierten Bahnen betreffend“) eine neue Ära eingeleitet worden und schon im Jahre 1884 befand sich der Staat im Besitze eines großen, insbesondere die Hauptadern des Verkehres mit dem Westen umfassenden Betriebsnetzes von mehr als 5100 *km*.

Der herannahende Ablauf des Privilegiums der ältesten und mächtigsten Eisenbahn der Monarchie ließ die Gelegenheit, die ertragreiche Bahn zu erwerben, für den Staat verlockend erscheinen. In der Öffentlichkeit und in maßgebenden Körperschaften wurde mit dem Aufgebot aller Entschiedenheit die Forderung nach Verstaatlichung der Nordbahn erhoben und im Abgeordnetenhause fand der Verstaatlichungsgedanke willfährige Aufnahme und mächtige Vertretung.

Die Regierung mußte doch erkennen, daß diesem auch volks- und staatswirtschaftlich tief begründeten Verlangen zur Zeit geradezu unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstanden. Zu diesen zählte in erster Linie die Rechtsfrage über den durch Artikel 10 des Nordbahnprivilegiums begründeten Anspruch der Nordbahn, da dieser Artikel die Konzessionserneuerung verhieß, „wenn sich das Unternehmen als nützlich bewährt hätte“, ferner die Frage, wie der Wert der „Real- und Mobilar-Zugehörungen“, mit welchem die Gesellschaft als Eigentümer frei schalten konnte“, bei einer allfälligen Ablösung zu ermitteln sei.

Diese Streitfragen zeitigten eine ganze Fachliteratur und in den verschiedensten Erörterungen traten je nach den persönlichen oder politischen Interessen, die oft uneingestanden vertreten wurden, die widersprechendsten Schlußfolgerungen zutage. Die Regierung und die Nordbahn suchten durch die Einholung von Rechtsgutachten die Klarstellung der beiderseitigen Rechtsverhältnisse zu erreichen und eine aus Vertretern der Ministerien des Handels, Finanzen und Justiz zusammengesetzte Ministerialkommission kam zu dem Schlusse: Die Bahn gehöre nach dem Ablaufe des Privilegiums unbestreitbar der Gesellschaft; aus demselben folge jedoch keineswegs, daß die Staatsverwaltung verpflichtet sei, das Privilegium ohneweiters zu verlängern, sondern die Berechtigung hat, an seine Wiederverleihung Bedingungen zu knüpfen und, wenn eine Einigung nicht zustande komme, entweder die Bahn selbst zu betreiben, oder durch andere betreiben zu lassen, nachdem der gesellschaftliche Besitz im Wege des freien Übereinkommens oder mittels Enteignung erworben ist. Unter solchen Umständen blieb der Regierung nur der Weg, eine Vereinbarung mit der Gesellschaft zu finden und sie schlug ihn ein, nicht in der Absicht, die Bahn sofort zu erwerben, sondern durch klare Vertragsbestimmungen in möglichst kurzer Zeit einen zwistlosen Heimfall des ganzen Netzes an den Staat vorzubereiten.

Als die Nordbahn am 16. Mai 1883 unter Berufung auf den erwähnten Artikel 10 ihres Privilegiums um Konzessionserneuerung ansuchte, wurden diese Verhandlungen eingeleitet und nach fast einem Jahre gelang es ein Übereinkommen zu vereinbaren, demzufolge die Gesellschaft eine neue, das gesamte Netz als einheitliche Unternehmung umfassende Konzession auf 80 Jahre erhalten sollte, der Staatsverwaltung aber das Recht zustehen würde, das ganze Netz vom 1. Jänner 1904 an jederzeit einzulösen. Die Nordbahn hätte in der Konzessionsdauer das gesamte Aktienkapital zu tilgen, auch die Garantievorschüsse für die Mähr.-Schles. Nordbahn zurückzuzahlen, die Tarife der westlichen Staatsbahnen und für Kohle einen besonderen Zonentarif einzuführen, alle Tarife und Refaktien zu veröffentlichen, die fehlenden Strecken der Linie von Bielitz über Teschen und Wall.-Meseritsch bis zur Böhm.-Mähr. Transversalbahn, wie auch einen Zirkumvallationsflügel bei Krakau zu erbauen, innerhalb 10 Jahren 10 Millionen Gulden auf den Bau von Lokalbahnen zu verwenden, allen Ansprüchen aus dem Privilegium zu entsagen u. a. m.

Während die Nordbahn unter bitteren Klagen über die drückenden Bedingungen das Übereinkommen in der

Digitized by Google

außerordentlichen Generalversammlung vom 7. April 1884 annahm, billigten ihre zahlreichen Gegner und auch das Parlament durchaus nicht den Standpunkt der Regierung. Selten noch begegnete eine Gesetzesvorlage solcher leidenschaftlicher Anfeindung wie die erste Nordbahnvorlage. Ihre förmliche Zurückziehung erfolgte am 4. Dezember 1884 und die „Nordbahnfrage" blieb abermals unentschieden. Die Nordbahn war in eine förmliche Kampfesstellung um ihre Rechte und Existenz gedrängt, die umso unleidlicher wurde, als die Nordbahnfrage immer mehr auch zum Gegenstande politischer Hetzereien wurde.

Die Regierung sah sich neuerdings bemüßigt, ein Rechtsgutachten von „autorativer juridischer" Seite einzuholen und das Präsidium des Obersten Gerichtshofes erklärt, daß der Staat im Prinzipe berechtigt sei, die Linien der Nordbahn im Expropriationswege zu erwerben, nur müßten die Normen, wann und in welcher Weise die Enteignung bestehender Eisenbahnen überhaupt platzgreifen kann, erst durch ein Gesetz festgestellt werden, dessen Bestimmungen jedoch keineswegs gegen die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches verstoßen dürfen, wonach der Enteignete für alle durch die Enteignung erlittenen vermögensrechtlichen Nachteile schadlos zu halten ist.

Dieses Gutachten war für die fernere Haltung der Regierung, die eine Erwerbung der Bahn unter solchen Bedingungen schon mit Rücksicht auf den Staatsschatz nicht für angezeigt hielt, maßgebend und sie leitete neuerliche Verhandlungen mit der Nordbahn ein. Am 20. Jänner 1885 legte die Regierung dem Abgeordnetenhause ein neues Übereinkommen vor, das mit wesentlichen Abänderungen zugunsten des Staates nach langen, erregten Verhandlungen mit einer Majorität von nur elf Stimmen angenommen und nach Passierung des Herrenhauses mit Gesetz vom 6. September 1885 veröffentlicht wurde. Die in Gemäßheit dieses Gesetzes erteilte Konzession vom 1. Jänner 1886 erstreckte sich außer auf die bereits von der Nordbahn betriebenen Linien noch auf die neu zu erbauenden Bahneu: *a)* von Bielitz nach Wall.-Meseritsch und von dort nach Bistritz (Städtebahn), *b)* von Kremsier nach Kojetein und den Zirkumvallationsflügel bei Krakau. Die Nordbahn verpflichtete sich ferner zehn besonders angeführte Lokalbahnen zu bauen. Ferner sah das Übereinkommen den Erwerb der Linien der Kremsierer-Bahn sowie der Lokalbahn nach Wsetin durch die Nordbahn vor. Die neue Konzession sollte mit 31. Dezember 1940 enden, zu welcher Zeit dann das gesamte Unternehmen mit allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör (mit Ausnahme des Fahrparkes) kostenfrei an den Staat zu übergehen hätte. Die Garantievorschüsse für die Mähr.-Schles. Nordbahn waren zurückzuzahlen und für das einen Aufschub erleidende Heimfallsrecht an den Strecken Floridsdorf—Jedlesee, Gänserndorf—Marchegg und Oderberg—preuß. Grenze 1,314.732 fl. an den Staat zu bezahlen. Der Staat erhielt ein beschränktes Tarif-Bestimmungsrecht, und falls der Reingewinn der Gesellschaft 100 fl. pro Aktie übersteigen sollte, war der diesen Betrag überschreitende Betrag zwischen Staat und Gesellschaft hälftig zu teilen.

Am 2. Februar 1886 wurden die Statuten der nunmehrigen „K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn" genehmigt.

In den seither verflossenen 20 Jahren hat die Nordbahn die konzessionsmäßigen Verpflichtungen voll erfüllt, ein Lokalbahnnetz von 301 Kilometern geschaffen und dem Staate erhebliche Summen als Anteil an dem Reingewinne zugeführt. Ihre finanzielle, kommerzielle und betriebstechnische Leitung wurde stets als mustergültig anerkannt. Der Standpunkt der Privatverwaltung, in erster Linie die Interessen ihrer Aktionäre wahrzunehmen und eine rücksichtslose Geltendmachung dieses Standpunktes, ließ den Ruf nach Verstaatlichung des Unternehmens sobald nur die Möglichkeit hiezu geboten war, wieder laut werden. Als die Regierung im Jahre 1903 erklärte, die abfallende Tendenz der Betriebseinnahmen bei steigenden Betriebsausgaben zur Erzielung einer günstigeren Einlösungsrente ausnützen zu wollen, fand sie keineswegs Anerkennung.

Die neuerliche Steigerung der Betriebseinnahmen in den Jahren 1902 und 1903 ließ die Verstaatlichung der Nordbahn immer dringender werden. Zwar trachtete man den Zustand durch die für eine Anzahl von Artikeln aus und nach Galizien gestattete Durchrechnung der Staatsbahntarife auch bei der Nordbahn erträglicher zu machen, doch konnte die Regierung bei richtiger Wahrnehmung des Staatsinteresses und dem Drängen der einflußreichsten politischen Parteien die Erwerbung der Nordbahn nicht weiter hinausschieben.

Abermals erwiesen sich die Konzessionsbestimmungen für nuzureichend, eine zwistlose Erwerbung derzeit durchzuführen, abermals sollten alte und neue Zwistfragen aufgerollt werden. Abermals war die Schaffung eines eigenen Enteignungsgesetzes angeregt und wieder blieb der Weg des Übereinkommens der einzige, der zum Ziele führte.

So ist denn die alte Nordbahn nunmehr in die große Reihe der k. k. Staatsbahnen eingetreten und unter dem Zeichen des gekrönten Flügelrades wird sie weiter ihre große volks- und staatswirtschaftliche Mission zu erfüllen haben und voraussichtlich auch weiterhin den Stolz des österreichischen Verkehrswesens bilden.

Monats-Chronik — November 1906.

I. Eisenbahnen.

Neue Konzessionen: Mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 12. November 1906 wurde der Aktiengesellschaft für elektrotechnische Unternehmungen in München im Vereine mit der Bau-Unternehmung Jakob Ludwig Münz in Wien die Konzession zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Abbazia-Mattuglie über Volosca und Abbazia nach Lovrana erteilt. Mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 16. November 1906 wurde dem Richard Luthrell Pilkington Bethell

Digitized by Google

Lord Westbury in London im Vereine mit dem Bankier Alfred Schwalb in Karlsbad die Konzession zum Baue und Betriebe von schmalspurigen Kleinbahnen mit elektrischem Betriebe in Karlsbad, und zwar *a*) von der Theatergasse zum Helenenhofe und *b*) von der Marienbaderstraße zum südlichen Rande des Helenenhofplatzes erteilt.

Betriebseröffnungen: Am 14. November d. J. wurden die Strecken Ernstbrunn—Mistelbach—Hohenau und Gaunersdorf—Mistelbach der niederösterreichischen Landesbahnen dem öffentlichen Verkehr übergeben. Am 25. November wurde die Lokalbahn Tarnopol—Zbaraz für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Bau: Im Berichtsmonat fand im Eisenbahnministerium eine Konferenz der Fachreferenten dieser Zentralstelle mit den Vertretern der Südbahn in Angelegenheit der Erweiterung der Bahnhofanlagen in Villach statt. Die Grundlage der Besprechung bildete das von der Südbahn ausgearbeitete generelle Projekt, das die Ausgestaltung des derzeitigen Südbahnhofes in Villach zum Ziele hat. Man einigte sich fürs erste dahin, daß der Personenverkehr in Villach zentralisiert werden soll. Der derzeitige Personenbahnhof der Südbahn in Villach wird sonach zu einem Zentralpersonenbahnhof ausgestaltet und mit den modernen Anforderungen entsprechenden Einrichtungen, so insbesondere mit Inselperrons ausgestattet werden. Die Südbahn hat ihre Bereitwilligkeit erklärt, von den Kosten des Umbaues einen Teil zu übernehmen, dessen Feststellung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleibt. Das Detailprojekt für die Umgestaltung des Bahnhofes wird nach den getroffenen Vereinbarungen von der Südbahn, die für die staatlichen Anlagen, also die Erweiterung des Staatsbahnhofes, die Anlage eines Heizhauses der Staatsbahnen und die zwischen dem Staats- und dem Südbahnhofe herzustellende Verbindungskurve zu entwerfenden Projekte nebst hierauf bezüglichen Kostenvoranschlägen werden von der Elsenbahn-Bandirektion, bezw. der Staatseisenbahnverwaltung ausgearbeitet werden. Ferner wurde vereinbart, daß alle diese Detailprojekte bis zum Jahresschlusse vollendet vorliegen müssen, damit noch im Laufe des Winters mit der Durchführung der Kommissionierungen und sonstigen Amtshandlungen sowie mit der Kostenaufteilung und der Banvergebung vorgegangen werden kann, so daß die Inangriffnahme der Bauarbeiten mit Beginn der Bansalson im Frühjahre möglich ist.

Die Herstellungen für das zweite Geleise auf den Nordwestbahnstrecken Großwossek—Nimburg—Lissa und Schreckenstein—Tetschen sind so weit vorgeschritten, daß voranssichtlich das zweite Geleise für die ersterbezeichnete Strecke noch in diesem Jahre und für die zweitgenannte Strecke mit dem Beginne der nächsten Sommerfahrordnung dem Betriebe wird übergeben werden können.

Betrieb: Das prägnanteste Zeichen des Herbstverkehres ist der Waggonmangel, der im laufenden Jahre aber besonders heftig fühlbar wurde. Er kam, wie wir in der vorhergehenden Monats-Chronik berichteten, auch im Abgeordnetenhause zur Sprache und der Elsenbahnminister gab befriedigende Erklärungen ab. Auch dem Präsidenten des Bundes österreichischer Industrieller, der in dieser Angelegenheit beim Eisenbahnminister vorsprach, erwiderte der Minister, daß alles geschehe, um dem herrschenden Notstande wenigstens teilweise abzuhelfen. Wo immer die Wirkungen des Waggonmangels die Weiterführung industrieller Betriebe gefährden, trachten die Verwaltungen der Staatsbahnen und der Privatbahnen durch Zuweisung der verfügbaren, leider in so geringer Zahl vorhandenen Wagen Abhilfe zu schaffen und tatsächlich sei es diesen Bemühungen, die wohl in der Einrichtung eines ununterbrochenen Dienstes in den Wagendirigierungsämtern bereiten Ausdruck finden, gelungen, die befürchteten äußersten Konsequenzen des Waggonmangels hintanzuhalten. Dies zu bewirken, werde auch das fernere Bestreben der Elsenbahnverwaltungen sein; übrigens nehme der Waggonmangel, dank dem Umstande, daß die Rübentransporte bald bewältigt sein werden, merklich ab und nach Maßgabe des Entfallens dieser Transporte werden immer mehr Waggons für die Kohlenversorgung frei werden. Der Elsenbahnminister sprach die zuversichtliche Hoffnung aus, daß bald wieder normale Zustände eintreten werden und verwies auf die Waggonbestellungen, die bereits in Ausführung begriffen sind und die er noch zu machen gedenke, als den wirksamsten Schutz gegen eine Wiederkehr ähnlicher Verhältnisse, durch welche die Industrie zweifellos in Mitleidenschaft gezogen werde.

Die Beschwerden der Industrie betrafen hauptsächlich die ungenügende Versorgung mit Stein- und Braunkohlen. Die Anfangs des Berichtsmonates in den böhmischen Revieren bestandene Wagennot wurde, dank den Vorkehrungen der Staatseisenbahnverwaltung, bald behoben, aber dann trat dieselbe Erscheinung im Ostrauer Reviere auf, die zu lebhaften Beschwerden über die Lieferungszustände führte. Das Zentralwagendirigierungsamt der k. k. Staatsbahnen dirigierte alle verfügbaren Wagen der Staatsbahn-Direktion Olmütz auf die Nordbahn, so daß zu Ende des Monates der Wagenmangel in Ostrau als behoben gelten konnte. Übrigens hat die Nordbahn, um für das Jahr 1907 gerüstet zu sein, mit Einwilligung der Staatsverwaltung 1800 Wagen von der österreichischen Elsenbahnverkehrsanstalt gemietet.

Der gleiche Wagenmangel trat auch in Ungarn auf. Der Handelsminister hat daher in der letzten Zeit verschiedene Verfügungen getroffen, um den Waggonmangel zu beseitigen. Der Minister hat außer den zu Beginn des Jahres bestellten 9460 Lastwaggons noch 1500 weitere Waggons bei den ungarischen Waggonfabriken bestellt. Diese befinden sich in Arbeit und werden demnächst abgeliefert werden. Auch hat der Minister die von der früheren Regierung einer Privatunternehmung überlassenen und von dieser leihweise nach Italien weiter gegebenen 2000 Waggons zurückverlangt, so daß auch diese vom nächsten Jahre angefangen den Staatsbahnen zur Verfügung stehen werden. Der Minister hat ferner verfügt, daß die Regietransporte auf ein möglichst geringes Maß beschränkt werden. Die Direktion der Staatsbahnen wird das rasche Ein- und Ausladen der Waggons durch eine besondere Verkehrskommission überwachen lassen. Man hofft, daß es mit diesen Mitteln gelingen wird, den Waggonmangel vom nächsten Jahre angefangen zu beseitigen.

Das Elsenbahnministerium hat vor kurzem im Hinblick auf die gewonnenen günstigen Erfahrungen prinzipiell gestattet, daß geeignete Wächterfrauen in den Tagesstunden den Dienst auf Zugmelde- und Blockposten auf den kurrenten Strecken versehen dürfen. Bekanntlich ist es durch die Einführung des Fahrens in Raumabstand, dem der Gedanke zugrunde liegt, daß in einem Raumabschnitt sich zur selben Zeit nur ein Zug befinden darf, notwendig geworden, größere Stationsentfernungen durch Zugmelde- oder Blockposten zu unterteilen, damit die Leistungsfähigkeit der Bahn durch diese im Interesse der Erhöhung der Verkehrssicherheit eingeführte Maßnahme nicht herabgemindert werde. Auf solchen zwischen den Stationen befindlichen Zugmeldeposten können nunmehr auch Frauen den Dienst ausüben, der darin besteht, daß jeder den Posten passierende Zug durch das Raumabschnittsignal zu decken und sodann der in der Fahrtrichtung rückwärts gelegenen Verkehrsstelle mit Telephon oder durch Bedienung der Block-

Digitized by Google

werke die Erlaubnis zur Einfahrt eines Folgezuges in die nun freie Strecke zu erteilen ist.

Jüngst wurde darauf hingewiesen, daß die Aktualität, der sich die Frage des elektrischen Hauptbahnbetriebes in Österreich, speziell in den österreichischen Alpenländern nähert, gewisse Vorbereitungen erfordert, welche, wenn sie auch in der Hauptsache mit den in Angelegenheit der rationellen Ausnützung der Wasserkräfte für wirtschaftliche Zwecke überhaupt eingeleiteten Vorarbeiten parallel gehen, dennoch in Ansehung des Eisenbahnbetriebes eine selbständige und beschleunigte Wahrnehmung erheischen. In Ansehung dieser speziellen Maßnahmen hat kürzlich im Eisenbahnministerium eine Konferenz der Fachreferenten stattgefunden. Die bezüglichen seitens des Eisenbahnministeriums einzuleitenden vorbereitenden Arbeiten, für welche bereits im Staatsvoranschlage für 1907 ein Kredit vorgesehen ist, werden von der Eisenbahnbau-Direktion durchgeführt werden, bei der gleichzeitig im Hinblicke auf das erforderliche beschleunigte Tempo dieser Arbeiten eine Verstärkung des Personals platzgreifen wird. Die Vorarbeiten bestehen in der Hauptsache in der Sicherung der für Eisenbahnzwecke erforderlichen Wasserkräfte, einerseits durch deren Feststellung, anderseits durch Erwerbung der Konzessionen für sie, bezw. Sicherung des Überschusses anderweitig konzessionierter Wasserkräfte für die Zwecke des Bahnbetriebes. Die bezüglichen Sicherstellungsarbeiten erfordern deshalb eine Beschleunigung, weil die Inanspruchnahme der Wasserkräfte für private Industrien sich immer intensiver gestaltet.

Seit einigen Monaten ist die neue Bahnlinie in Bosnien Serajevo—serbisch-türkische Grenze im Betriebe und die Resultate sind sehr günstige. Insbesondere der Güterverkehr hat sich in dieser kurzen Zeit im Hinblick darauf, daß die neue Linie vorerst eine Sackbahn ist, in erfreulicher Weise entwickelt. Die Güterzufuhr von den Produktionspunkten des Landes zur Bahn ist so stark und lebhaft, daß auf dem an die Bahn angrenzenden türkischen Territorium bereits ein Lagerhaus errichtet wurde, welches den Verkehr aus dem türkischen Gebiete mit der Bahn vermittelt. In betriebstechnischer Hinsicht ist die Abwicklung des Verkehres tadellos. Bekanntlich hat sich auch die Durchführung des Baues bei sehr schwierigen Verhältnissen und erheblichen Anforderungen technischer Natur anstandslos und programmgemäß vollzogen.

Die Versuchsfahrten auf der Strecke Praterstern—Hauptzollamt mit der elektrischen Lokomotive von Kfižik, sind nun abgeschlossen und haben ein befriedigendes Ergebnis geliefert. Es ist dies um so bemerkenswerter, da die gewählte Versuchsstrecke infolge der geringen Entfernung von Haltestellen, der großen Steigungen und starken Krümmungen, die ungünstigste Strecke der ganzen Stadtbahn ist. Die Versuchslokomotive, die mit 3000 *V* Gleichstrom (Dreileiter) gespeist wird, ist äußerst einfach im Bau und wiegt weniger als die Hälfte der jetzt im Gebrauch stehenden Dampflokomotiven. Die Versuchsfahrten fanden bisher des Nachts statt. Nun wird das Eisenbahnministerium die elektrische Versuchslokomotive in eigene Regie übernehmen und sie demnächst bei fahrplanmäßigen Zügen probeweise in Verwendung bringen. Falls sich auch hier kein Anstand ergibt, wird voraussichtlich die Bestellung einer größeren Zahl solcher Lokomotiven zum Zwecke der Aufnahme des elektrischen Betriebes erfolgen. Am 26. November unternahm der Eisenbahnminister eine Versuchsfahrt, die ebenfalls von befriedigendem Erfolge begleitet war.

Im Anschlusse an unsere früheren Mitteilungen über die Errichtung staatlicher Automobillinien durch die Postverwaltung sei beigefügt, daß die Postverwaltung nach dem Ergebnis der Erhebungen im nächsten Jahre einige Automobillinien, zunächst probeweise in Betrieb setzen wird.

Die diesbezüglich in Bälde zu gewärtigende Schlußfassung wird auch eine Klarstellung über die Aufbringung der erforderlichen Mittel bedingen. Bekanntlich wird die Errichtung solcher Automobillinien derart gedacht, daß die Gemeinden eine Garantie dafür übernehmen, daß die auf den respektiven Linien in den Dienst zu stellenden zwei Automobile, welche die Postverwaltung beistellt, bezw. erhalten läßt, inwieweit das Erträgnis dieser Linie, die auch die Postsubvention erhält, hiezu nicht ausreicht, innerhalb zehn Jahren amortisiert werden. Die Postverwaltung muß aber für die Herstellungskosten der von ihr zu bestellenden Automobile sofort aufkommen, wobei allerdings die bezahlten Beträge ihr innerhalb zehn Jahre rückvergütet werden, und sie muß daher für die Beschaffung der immerhin nicht unerheblichen Mittel — der Herstellungspreis eines Automobils für den gedachten Zweck dürfte sich auf rund K 23.000 stellen — Sorge tragen. Die bezüglichen Entschließungen dürften vielleicht noch in diesem, jedenfalls aber in den ersten Monaten des nächsten Jahres erfolgen und positiver Natur sein. Auch von privater Seite wird der Errichtung von Automobillinien Interesse entgegengebracht; so plant die Stadtgemeinde Gmünd die Errichtung einer Automobillinie zwischen dem Bahnhofe Gmünd und der Stadt gleichen Namens, welche mit elektrischer Oberleitung, System Lohner, betrieben werden soll. Auch zwischen Weidlingau und Mauerbach wird die Einrichtung eines durch einen Kraftwagen zu bedienenden regulären Verkehres von privater Seite geplant. Schließlich wird auch die Gemeinde Wien eine solche Linie nach Kaiser-Ebersdorf herstellen.

Betriebseinnahmen: Nach den vorläufigen Ausweisen stellen sich die Betriebseinnahmen der größeren österreichischen Privatbahnen im Monate November 1906, im Vergleiche zu dem gleichen Monat des Vorjahres, wie folgt:

	November 1906	November 1905
	Kronen	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: altes Netz	1,505.845	+ 74.375
„ „ Lokalbahn	257.857	+ 9.669
Böhmische Nordbahn	1,152.568	+ 39.294
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. *A* . . .	1,347.679	+ 31.800
„ „ Lit. *B* . . .	1,756.965	+ 41.300
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	8.823.952	+205.468
Österr. Nordwestbahn: garant. Netz .	2.578.042	+114.549
„ „ Ergänz.-Netz .	1.668 798	— 50.321
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	820.564	— 6.453
Südbahn-Gesellschaft	9,739.996	— 410.883
Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	6,926.821	101.962

Die bisher zu beobachtende günstige Entwicklung der Einnahmen hielt auch — mit geringen Ausnahmen — im Berichtsmonate an, ein Zeichen, daß Handel und Industrie auch wie vor eine gute Konjunktur aufzuweisen haben.

Tarifarisches: Der Staatseisenbahnrat, bezw. das von ihm eingesetzte Spezialkomitee, hat in Ansehung der Stationsgebühr eine Reihe von Wünschen und Forderungen zum Ausdrucke gebracht, denen bekanntlich das Eisenbahnministerium in weitgehendem Maße Rechnung getragen hat. Wiewohl die aus der Einhebung der Stationsgebühr erzielten Mehreinnahmen knapp den dem Staatseisenbahnrate seinerzeit mitgeteilten Präliminarziffern entsprechen dürften, hat das Eisenbahnministerium dennoch, entsprechend dem in der letzten Session gestellten Antrag auf Berücksichtigung des Nahverkehres, wo dies die lokalen Bedürfnisse als erforderlich erscheinen ließen, eine Reihe von Ermäßigungen durchgeführt. Um ungerechtfertigte Berufungen hintanzuhalten, wurden die

Digitized by Google

betreffenden Erleichterungen vielfach in die Form von Ermäßigungen der Frachtsätze selbst gekleidet. Dem Antrage, die Stationsgebühr für Lebensmittel, insbesondere für Milch (als Hauptnahrungsmittel) aufzuheben oder wenigstens tunlichst herabzusetzen, wurde dadurch entsprochen, daß Milch (ausgenommen kondensierte) und gebrauchte leere Milchgefäße im Abonnementsverkehre von der Stationsgebühr vollständig befreit wurden. Ebenso wurde dem Antrage auf Gewährung der für Getreidebezüge der inländischen Mühlen vorgesehenen Ermäßigung der Stationsgebühr von vier auf zwei Heller per 100 *kg* auch bei einem Durchlaufe unter 51 *km* auf österreichischen Eisenbahnen, somit für alle einschlägigen Transporte ohne Rücksicht auf die Länge der zurückgelegten Strecke, entsprochen. Dagegen konnte dem Antrage, Gütersendungen, welche im Sammelverkehre per Wagenladung nach einem Knotenpunkte und von dort in Einzelfracht an ihren Bestimmungsort befördert werden, nur einmal mit der Stationsgebühr zu belasten, keine Folge gegeben werden, da der Durchführung einer solchen Maßnahme zu große Schwierigkeiten entgegenstehen würden und überdies eine weitere Unterstützung des auf den österreichischen Staatsbahnen ohnehin schon durch die für Güter aller Art bestehenden Ausnahmetarife außerordentlich begünstigten Sammelgutverkehres gewiß nicht erforderlich ist.

Die in der vorhergehenden Monatschronik avisierte Erhöhung der Südbahntarife, wird mit 1. Jänner 1907 in Wirksamkeit treten, da das Eisenbahnministerium die besprochenen Tarifmaßnahmen mit einigen, im Einvernehmen mit der Gesellschaft vorher vorgenommenen Abänderungen, genehmigt hat. Die Erhöhungen entstehen — wie bereits mitgeteilt — darin, daß ein großer Teil der in dem bisherigen Anhang zum Lokalgütertarif enthaltenen Positionen ganz eliminiert wurden, so daß die normalen Frachtsätze Anwendung zu finden haben. Anderseits wurden auch Positionen in den neuen Anhang wieder aufgenommen, aber unter entsprechender Erhöhung der Frachtsätze.

Zwischen den Vertretern der Regierung und der Leoben-Vordernberger Bahn schweben seit längerer Zeit Verhandlungen, welche die Beilegung einer Reihe von strittigen Fragen betreffen. Einen der Differenzpunkte bildete die vom Eisenbahnministerium vor Jahresfrist angeordnete Herabsetzung der Tarife. Die Leoben-Vordernberger Bahn hat dagegen eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof überreicht. In der letzten Zeit soll nun zwischen beiden Seiten eine Annäherung erfolgt sein, die voraussichtlich zum Abschlusse eines Übereinkommens führen dürfte. Bemerkenswert ist, daß die Staatseisenbahnverwaltung sich in diesem Übereinkommen für die Zukunft eine Beteiligung am Reingewinne der Gesellschaft sichern dürfte.

Finanzielles: In seiner letzten Session hat der Staatseisenbahnrat sich für die sofortige legislative Behandlung und Genehmigung eines Investitionsprogramms für die österreichischen Staatsbahnen ausgesprochen und die Regierung aufgefordert, unverzüglich mit den Privatbahnen in Unterhandlung zu treten, deren Verstaatlichung in Aussicht genommen ist, damit diese Privatbahnen ihren Fahrpark dem erhöhten Erfordernisse entsprechend gegen die Zusage einer angemessenen Vergütung im Falle der Übernahme durch den Staat ergänzen. Das Eisenbahnministerium hat in der Sitzung des Staatseisenbahnrates vom 30. November Mitteilungen in dieser Angelegenheit gemacht. Aus den Geharungsüberschüssen werden für die Ergänzung des Fahrparks der Staatsbahnen 31·5 Millionen Kronen, aus dem Budget pro 1907 5·3 Millionen Kronen, zusammen 36·8 Millionen Kronen, zur Verfügung stehen. Hievon sollen 36 Millionen Kronen zur Beschaffung von 118 Lokomotiven, 87 Tendern und 4420 Personen-, Dienst- und Güterwagen, der Rest von K 800.000 zur Beschaffung automatisch wirkender Bremsen dienen. Außerdem wurden im Jahre 1906 aus den verfügbaren Mitteln des Budgets und des Investitionsprogramms 37 Lokomotiven, 27 Tender und 614 Wagen beschafft, bezw. bestellt, von denen ein Teil für die Alpenbahnen bestimmt ist, während der Rest zum Ersatz für veraltete Fahrbetriebsmittel dient. Unter den außerordentlichen Ausgaben des Budgets sind für den gleichen Zweck noch 5·2 Millionen Kronen eingesetzt. Die Verhandlungen mit den Privatbahnen in der angeregten Richtung konnten nicht eingeleitet werden, weil eine entsprechende gesetzliche Ermächtigung fehlt.

Am 12. November hat die erste Sitzung zwischen den Vertretern der Regierung und der Südbahn stattgefunden, um im Einvernehmen ein Investitionsprogramm für die Linien der Südbahn, bezw. einen Zeitraum für dessen Verwirklichung festzusetzen. Die Vertreter des Ministeriums und der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen bezeichneten an der Hand eines detaillierten Programmes jene baulichen Herstellungen, Betriebseinrichtungen und sonstigen Vorsorgen, welche von seiten der Gesellschaft, namentlich zum Zwecke der Erhöhung der Betriebssicherheit und der Ausgestaltung der den modernen Anforderungen nicht mehr entsprechenden größeren Bahnhöfen anzuführen sein werden. Nach eingehender Diskussion des Gegenstandes wurde es den Vertretern der Südbahn übertragen, mit Bezug auf dieses Programm dem Eisenbahnministerium in kürzester Zeit konkrete Anträge über die näheren Ausführungsmodalitäten vorzulegen, worauf die Konferenz ihre Fortsetzung finden wird. Die Anträge der Südbahn erkennen die Notwendigkeit der proponierten baulichen Herstellungen an, halten es jedoch aus praktischen Gründen nicht für zweckmäßig, schon jetzt für einen Zeitraum von Jahren hinaus festzustellen, welche Investitionen in jedem einzelnen Jahre auszuführen sind.

Da die Verkehrsbedürfnisse wechseln, so erweisen sich erfahrungsgemäß manche Herstellungen später als dringlich, die früher nicht für unmittelbar notwendig gehalten wurden und ebenso könne der umgekehrte Fall sich ereignen. Es wäre daher zweckentsprechender, wenn die Gesellschaft alljährlich ein Investitionsprogramm ansarbeite, zumal auch über die finanzielle Sicherstellung der Baukosten erst endgültig werde entschieden werden können, bis die Wirkung der Verkehrsteilung genau bekannt sein werde. Die Südbahn sei bereit, schon im nächsten Jahre sofort mit den wichtigsten Bauten zu beginnen und etwa 10 Millionen Kronen für bauliche Herstellungen und 3 Millionen Kronen zu Fahrbetriebsmitteln zu verwenden.

Die seit langem schwebenden, von uns wiederholt erörterten Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnministerium und der Aussig-Teplitzer Bahn wurden am 14. November durch den Abschluß eines Präliminarübereinkommens beendet. In erster Linie handelte es sich um Erneuerung des Bayonnierungsübereinkommens bezüglich der Schachtanlagen im böhmischen Brannkohlengebiet, das im Jahre 1873 von den beteiligten Bahnen, der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer und Pilsen-Priesener Bahn geschlossen wurde. Nach diesem Übereinkommen sollten neue Schachtanlagen an die nächstgelegene Bahnstrecke angeschlossen werden. Das Übereinkommen wurde jedoch seit langem, insbesondere seitdem alljährlich drei der beteiligten Bahnen in Staatsbesitz übergegangen waren, in vielen Fällen durchbrochen, indem die Kohlenwerke vielfach Separatverträge mit der Aussig-Teplitzer Bahn abschlossen. Anläßlich der Herstellung des Tegetthoff-Schachtes durch die Nordböhmische Kohlengewerkschaft machte die Staatsverwaltung Anspruch auf Herstellung der Schleppgeleise, obwohl die Staatsbahnen ausgedehntere Geleisanlagen zu dem Schacht hätten herstellen müssen als die Aussig-Teplitzer Bahn. Diese beziffert die

Digitized by Google

Kosten ihrer Schleppgeleisanlagen mit zirka K 130.000, während die Anlage der Staatsverwaltung etwa das Doppelte gekostet hätte. In dieser Frage ist nun der Ausgleich auf der Basis erfolgt, daß der Schacht an die Aussig-Teplitzer Bahn angeschlossen wird, wogegen diese eine angemessene Vergütung von jedem Waggon Kohle aus dem Tegetthoff-Schacht, der über ihre Linien geht, den Staatsbahnen leistet. Die Aussig-Teplitzer Bahn zieht ihre auf Nichtigkeit des Rayonierungsabkommens eingebrachte Feststellungsklage zurück. Gleichzeitig wurde auch die Frage des Panschalanteiles von K 200.000, dessen Zahlung die Gesellschaft in den letzten zwei Jahren verweigert hat, ausgeglichen, indem sie die Zahlungsverpflichtung anerkennt und die unterlassenen Zahlungen nachholt, wogegen die Staatsverwaltung der Gesellschaft gewisse Zugeständnisse auf dem Gebiete der Gemeinschaftsverkehre macht, durch die die Gesellschaft eine Kompensation findet. Die Klage der Staatsverwaltung wegen dieses Panschalanteiles wird demgemäß gleichfalls zurückgezogen. Durch dieses Abkommen werden alle schwebenden Streitfragen geregelt und der Nordböhmischen Kohlengewerkschaft die Möglichkeit gewährt, die Förderung auf ihrer neuen Schachtanlage aufzunehmen. Diese ist eine der größten des Reviers und ist auf eine Produktion von 100 Waggons im Tag eingerichtet.

Die Generalinspektion der österreichischen Elsenbahnen hat vor einiger Zeit an die Kahlenbergbahn einen Erlaß gerichtet, in welchem ausgeführt wurde, die Betriebsmittel der Bahn befänden sich in einem derartigen Zustande, daß eingehende neue Anschaffungen sich als unerläßlich herausstellen. Insbesonders sei es erforderlich, daß die Gesellschaft neue Lokomotiven anschaffe. Die Verwaltung der Kahlenbergbahn hat hierauf dem Eisenbahnministerium eine Eingabe unterbreitet, des Inhaltes, daß sie sich den Erwägungen der Generalinspektion nicht verschließen könne, daß es der Gesellschaft aber an den erforderlichen Geldmitteln fehle, um Investitionen in dem gewünschten großen Umfange vorzunehmen. In der Eingabe verwies die Kahlenbergbahn weiters darauf, daß sie schon vor einiger Zeit an das Eisenbahnministerium sich mit der Bitte gewendet habe, der Gesellschaft, die eine uns dem Beginne der Sechzigerjahre datierende unglückselige Konzession habe, eine neue Konzession nach den Bestimmungen des Lokalbahngesetzes zu erteilen und entweder durch Betriebsübernahme oder durch Gewährung eines unverzinslichen Vorschusses der Bahn die Mittel zu geben, den Aufträgen der Generalinspektion nachzukommen. Über diese Eingabe werden nun im Schoße des Eisenbahnministeriums Verhandlungen gepflogen, und es ist zu erwarten, daß demnächst Konferenzen mit den Vertretern der Kahlenbergbahn stattfinden werden, zu denen auch die Stadt Wien eingeladen werden dürfte, da die Kommune doch an der Erhaltung der Kahlenbergbahn und an der Fortführung des Betriebes ein großes Interesse hat.

Staatseisenbahnrat: Das Statut für den Staatseisenbahnrat wurde mit Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 24. November 1906 dahin ergänzt, daß — unbeschadet der vollen Einheitlichkeit der Beratung und Abstimmung in allen die große Mehrheit der Beratungsgegenstände bildenden Punkten der jeweiligen Tagesordnung, bei welchen keine Interessengegensätze spielen — im einzelnen Falle von einer bestimmten Anzahl von Mitgliedern sowohl in den Ausschüssen wie auch im Plenum des Staatseisenbahnrates die getrennte Abstimmung nach den drei Interessengruppen (Industrie und Gewerbe, Handel und Verkehr, Land- und Forstwirtschaft) wird gefordert werden können, in welchen Fällen sodann die der Ansicht der Mehrheit in jeder der drei Gruppen entsprechenden Gutachten gleichmäßig in das Protokoll aufzunehmen sein werden.

Der Staatseisenbahnrat trat zu seiner diesjährigen Herbsttagung am 30. November zusammen; nunmehr vorher waren die Ausschüsse versammelt, die wichtige Vorbeschlüsse faßten. Der Minister gedachte bei der Eröffnungsansprache der Statutenänderung, die einer Majorisierung einer der drei Interessengruppen vorbeugen soll. Unter den Verhandlungsgegenständen ist zu erwähnen ein Antrag, der die Verstaatlichung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der österreichischen Nordwestbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang empfiehlt und die Umgestaltung der Staatseisenbahnverwaltung verlangt. Es wurde beschlossen, die Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion zu empfehlen und ein Komitee einzusetzen, das die Verstaatlichungsanträge zu prüfen hätte. Auch der Wagenmangel kam zur Sprache. Der Eisenbahnminister verwies bei diesem Gegenstande, daß insbesondere auf dem Nordbahnnetze ein Wagenmangel auftrat, daß bereits 4500 Wagen bestellt wurden und daß in jedem kommenden Jahre eine größere Wagennachschaffung stattfinden muß. Einige Anträge richteten sich gegen die den Sendungen an die Lebensmittelmagazine der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen gewährten Regiefrachtsätze. Nachdem der Regierungsvertreter erklärte, daß das Eisenbahnministerium an eine Einschränkung der Begünstigungen für die als eminente Wohlfahrtseinrichtungen zu betrachtenden Institute nicht denken könne, wurden die Anträge abgelehnt.

Verstaatlichung: Dem Verwaltungsrate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ging am 2. November ein Erlaß des Eisenbahnministeriums zu, in dem ausgeführt wird, daß das die Verstaatlichung der Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betreffende Übereinkommen die verfassungsmäßige Genehmigung gefunden hat. Mit Beziehung hierauf wird, von der gesetzlichen Ermächtigung Gebrauch machend, das Unternehmen rückwirkend ab 1. Januar 1906 als für den Staat eingelöst erklärt. Gleichzeitig wurde der Verwaltungsrat ersucht, den Betrieb dieser Linien bis zum 31. Dezember 1906 für Rechnung des Staates weiter fortzuführen. In einem späteren Erlasse wurden jene Aktionen genau umschrieben, die nur mit staatlicher Genehmigung vorgenommen werden können. Darunter befinden sich die Ernennung von Frachtermäßigungen, Teilnahme an Verbandkonferenzen, Rückvergütungsangelegenheiten etc. Es wurden aber auch schon Maßnahmen getroffen, um in den Anschlußstationen eine Erleichterung, Vereinfachung und Verbilligung der Verkehrsabwicklung zu erzielen. Während die Organisation des verstaatlichten Netzes der Nordbahn bis zum Berichtsschluß nicht bekannt war, hat die neu zu konstituierende Aktiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ihre Organisation vollständig ausgearbeitet. Die Agenden der Zentralleitung werden von drei Abteilungen versehen werden: Administrative Abteilung, Finanzabteilung und Montanabteilung. Überdies wird das schon bestehende Berginspektorat in Mährisch-Ostrau die eigentlichen montanistischen Aufgaben zu vollziehen haben.

Seeschiffahrt: In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. November hat die Regierung den schon in der vorhergehenden Monats-Chronik avisierten Gesetzentwurf über die Neuordnung des regulären dalmatinischen Schiffahrtsdienstes eingebracht. Die Vorlage steht im engen Zusammenhange mit der Lloydvorlage, die keine Bestimmungen über den dalmatinischen Dienst enthält. Die wesentlichsten Bestimmungen des Gesetzentwurfes gehen dahin, daß eine Gesellschaft gebildet werden soll, die von sämtlichen in Dalmatien direkt bisher beschäftigten Rhedereien mit Einschluß des Österreichischen Lloyd gegründet werden wird. Die Gesellschaft, die die Firma „Dalmatia" haben wird, besitzt ein Aktienkapital von K 8,200.000, zerlegt

Digitized by Google

in 41.000 Aktien à K 200. Der Dienst der Gesellschaft soll umfassen zwei Eilfahrten und eine beschleunigte Fahrt zwischen Triest und Cattaro, 7 kommerzielle Fahrten zwischen Triest und Dalmatien und 20 dalmatinische Affinenlinien. Die staatliche Subvention soll 1·5 Millionen Kronen ausmachen gegenüber rund 1·1 Millionen Kronen, die gegenwärtig der Lloyd und die dalmatinischen Unternehmungen zusammen beziehen. Die Dauer des abzuschließenden Vertrages wurde mit 20 Jahren vereinbart. Der Motivenbericht verweist darauf, daß die geplante Regelung den Vorzug hat, unter Schonung der Elemente, die bisher im Schiffahrtsdienste tätig waren, und durch Zusammenfassung aller interessierten Kräfte eine neue Organisation zu schaffen, die als die resultierende der in Betracht kommenden Momente erscheint und zur Zuversicht berechtigt, daß sie sich als nützlich für das Gesamtstaatsinteresse und als förderlich für das ökonomische Gedeihen Dalmatiens erweisen werde.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. November legte die Regierung den Gesetzentwurf betreffend die Unterstützung der Handelsmarine (Marineförderungsgesetz) vor. Das Gesetz besteht aus 23 Artikeln, die festsetzen, daß den Handelsschiffen unter gewissen Bedingungen Betriebszuschüsse und Reisezuschüsse gewährt werden können. Überdies werden Bauprämien für österreichische Schiffswerften in Aussicht genommen. Die Geltungsdauer des Gesetzes soll 10 Jahre betragen.

Wie wir in der vorhergehenden Monats-Chronik berichteten, trat am 31. Oktober das Subkomitee des Budgetausschusses in die Beratung der Fragen des Seeverkehrs ein. Vorerst wurde die Lloydvorlage in Beratung gezogen und in mehrfachen Sitzungen behandelt. Hiebei wurde der Regierungsentwurf nicht unwesentlich abgeändert. Diese Abänderungen bezwecken eine präzisere Fassung der Importtarife und bestimmen, daß die Mitglieder des Reichsrates sowie jene Staatsbeamten, die mit der Aufsicht über den Lloyd betraut sind, in den Verwaltungsrat des Lloyd weder ernannt noch gewählt werden können. Weiters wurde eine auf die Höhe der Abstempelung und die entsprechende Erhöhung des Aktienkapitales des Lloyd abzielende Änderung der Statuten zum Beschluß erhoben. Das Subkomitee schloß am 29. November seine Beratungen und wird nunmehr an den Budgetausschuß berichten. Sollte es der parlamentarische Kalender gestatten, so soll noch im Laufe des Monates Dezember die Beratung im Abgeordnetenhause beginnen.

Fünf bestehende Schiffahrtsunternehmungen in Fiume, welche bisher die freie Schiffahrt gepflegt haben, beabsichtigen, sich zu einer Gesellschaft für den Verkehr nach Ostasien, insbesondere China und Japan zu vereinigen. Diese Gesellschaften sind der „Orient", die Ungarische Levante-Seeschiffahrtsgesellschaft, die Ungarisch-kroatische-Gesellschaft für die freie Seeschiffahrt, ferner die Privatfirmen Erede di Cosulich und Fratelli Germatz. Der Plan ist über die ersten Entwürfe noch nicht hinausgediehen, wird aber von der ungarischen Regierung begünstigt. Die Vereinigung würde, wenn sie zustande kommen sollte, eine Konkurrenz für den Österreichischen Lloyd sein. Das Kapital der zu vereinigenden Unternehmungen dürfte mit etwa 10 Millionen Kronen in Aussicht genommen werden. Der Gesellschaft würde eine staatliche Subvention von K 6.— per Seemeile eingeräumt werden. Diese Subvention ist eine hohe, da beispielsweise die österreichischen Schiffahrtsunternehmungen K 3.80 bis K 4.— für die Seemeile beziehen. Außer diesen fixen Meilengeldern soll auf 15 Jahre ein jährlicher Betriebszuschuß gewährt werden, der im ersten Jahre K 12 für die Bruttoregistertonne und in jedem folgenden Jahre um 7½ Prozent weniger betragen würde. Dieser Betriebszuschuß soll nicht rückzahlbar sein und zur Ausgestaltung der gesellschaftlichen Flotte dienen. Dies ist vorerst nur ein Projekt und es läßt sich noch nicht beurteilen, ob es in naher Zeit verwirklicht werden wird. Wohl aber gibt es Zeugnis von den Bestrebungen auf Errichtung selbständiger ungarischer Schiffahrtsunternehmungen für Gebiete, die früher ausschließlich von österreichischen Schiffen befahren worden sind.

CHRONIK.

Jahresbericht des Lebensversicherungsvereins von Eisenbahn-Bediensteten (vormals Unterstützungsverein von Beamten und Dienern der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) für das Jahr 1905. Die Anzahl der nach Tarif *A* versicherten Personen betrug 4622 mit einem Kapital von K 7,484.259·92, der nach Tarif *B* versicherten 2266 mit K 3,062.000 Kapital und der nach Tarif *C* versicherten 365 mit K 502.000 Kapital, sohin zusammen 7253 Versicherungsverträge mit K 11,048.259·92 Kapital. Die Zahl der Mitglieder betrug 7018 gegen 6952 zu Ende des Vorjahres. Die Betriebsresultate sind folgende: Prämieneinnahmen K 228.147·47 (gegen K 204.469·37 im Jahre 1904), Zinseneinnahmen K 148.596·82 (K 146.979·09). Die Verzinsung des Vereinsvermögens betrug im Jahre 1905 4·254% gegen 4·268% pro 1904. Die Ausgaben betrugen für Verwaltungskosten K 53.611·92, die zur Auszahlung gelangten fälligen Versicherungsbeträge K 259.655·88. Der Stand des Vereinsvermögens am Ende des Jahres 1905 nach Abzug der reinen Passiven per K 66.549·33 war Kronen 3,506.999·56. Dasselbe dient zur Deckung der Prämienreserve für die verschiedenen Versicherungsarten (K 3,146.973), für eventuelle Kursverluste (K 54.396·10), für die Spezialreserve (K 291.500) und der Rest (K 14.000·46) wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Reformen bei den königlich ungarischen Staatsbahnen. Anläßlich der Beratung des Handelsbudgets im Finanzausschusse berichtete Handelsminister Kossuth über mehrere im Rahmen der Staatsbahnen durchzuführende Reformen.

Der Minister wird die Administration der ungarischen Staatsbahnen neu organisieren, wodurch dieselbe billiger, einfacher und den kaufmännischen Anforderungen entsprechender funktionieren wird. Durch diese Neuorganisation soll nicht nur der Geschäftsgang vervollkommt,' sondern es sollen auch durch die Eliminierung der überflüssigen Arbeitskräfte die notwendigen und verwendbaren Arbeitskräfte zur vollen Geltung gelangen.

Die soziale Lage der Angestellten der ungarischen Staatsbahn soll durch mehrfache Verfügungen verbessert werden, welche nicht nur einen übergangsweisen Wert besitzen, sondern eine Verbesserung der materiellen und dienstlichen Verhältnisse aller Kategorien sichern werden. Schon aus dem Budget für 1907 sind die jedenfalls bemerkenswerten Verfügungen zu erkennen, welche der Minister hinsichtlich der Regelung des Status, der Honorierung der Nachtarbeit, der Erhöhung einzelner Gehaltskategorien etc. getroffen hat. Doch dabei allein soll es nicht sein Bewenden haben, denn es sind auch solche Verfügungen geplant, durch welche die soziale Beruhigung des Personals der ungarischen Staatsbahnen garantiert wird. Nach dieser Richtung hin sind sowohl im Ministerium als auch bei den ungarischen Staatsbahnen eingehende Erhebungen im Zuge, bei denen auch die objektiven Interessenvertretungen der Staatsbahnangestellten in ernste Erwägung gezogen werden.

Der Minister legt großes Gewicht darauf, daß das Verkehrspersonal sowohl praktisch als auch theoretisch einer solchen Ausbildung teilhaftig werde, damit auf dasselbe in dem projektierten neuen Rahmen der Administration mit

Digitized by Google

Sicherheit gerechnet werden könne. Zu diesem Zwecke sollen die bisher bestandenen Verkehrsbeamten-Bildungslehrkurse vereinigt und zu einer stabileren Institution: der Budapester Verkehrsakademie entwickelt werden, in deren Rahmen die Ansprüche bezüglich Ausbildung eine weit vollständigere Befriedigung erfahren sollen. (Über diese Verkehrsakademie werden wir demnächst eine ausführliche Mitteilung bringen. Die Red.)

Bei Erörterung der verkehrspolitischen Fragen verwies der Minister darauf, daß die alleinige Ursache des Waggonmangels und der Warenstauungen nicht immer in der geringen Zahl der Waggons zu suchen sei, weil daran sehr oft die beschränkten und unzweckmäßigen Verkehrseinrichtungen der Stationen schuldtragend sind. Der Minister will diesbezüglich Wandel schaffen, da er die Notwendigkeit für die Verlegung zahlreicher Stationen, so besonders der Budapester Bahnhöfe, als unaufschiebbar betrachtet, weil die Aufrechterhaltung der heutigen Zustände sehr viele überflüssige und unproduktive Ausgaben verursacht. Die Nichterledigung der Budapester Bahnhoffrage bedinge eine jährliche Mehrausgabe von 2·4 Millionen Kronen.

Auch bezüglich der tarifarischen Fragen will der Minister in objektiver Erwägung der Handels- und Industrie-Interessen verfügen. Die tarifarischen Begünstigungen, insbesondere die Refaktien, sollen revidiert werden, wenn auch berücksichtigt werden muß, daß eine richtige wirtschaftliche, industrielle und kommerzielle Politik derselben unter den heutigen Verhältnissen nicht ganz entraten kann.

Heranbildung von Lokomotivpersonal im Bereich der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft. Auf Anregung des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat der Minister für Handel und Gewerbe beschlossen, bei mehreren Königlichen höheren Maschinenbauschulen, zunächst in Altona, Dortmund und Posen, besondere Unterrichtskurse zur Heranbildung von Lokomotivpersonal einzurichten. Diese sollen nicht der Weiterbildung des bereits im Lokomotivfahrdienste beschäftigten Personals, sondern nur der Ausbildung solcher junger Handwerker, des Schlosser- und Schmiedegewerbes dienen, die bereits in den Eisenbahnwerkstätten beschäftigt sind oder in solche eintreten wollen, um sich später dem Lokomotivdienst zu widmen. Die Ausbildung soll für jedenSchüler zwei Semester mit wöchentlich zwei Stunden dauern. Für die in den Eisenbahnwerkstätten bereits tätigen Handwerker, die mit Rücksicht auf den Betrieb nur zu einer bestimmten Periode im Jahr abkömmlich sind, wird der Unterricht je nach der Zeit der Abkömmlichkeit entweder nur im Winter oder nur im Sommer stattfinden. Das Schulgeld beträgt für das Halbjahr 10 Mark und ist von den Teilnehmern aus eigenen Mitteln zu entrichten. Der Unterricht umfaßt folgende Lehrgegenstände: Deutsch, Rechnen, Naturlehre, Materialienlehre, Maschinenlehre, Betriebslehre und Zeichnen. Am Schluß der Ausbildung wird unter Beteiligung eines Vertreters der Eisenbahnverwaltung eine Prüfung abgehalten werden. Das Bestehen der Prüfung gewährt folgende Begünstigungen: *a)* die in Eisenbahnwerkstätten bereits beschäftigten Handwerker sind bei der Einstellung in den Lokomotivdienst vorzugsweise zu berücksichtigen, unbeschadet des Vorrechts der in den Werkstätten der Staatseisenbahnverwaltung als Lehrlinge ausgebildeten und geprüften Handwerker; *b)* die in Eisenbahnwerkstätten noch nicht beschäftigten Handwerker sind bei der Einstellung von Werkstättenhandwerkern vorzugsweise zu berücksichtigen. Diese Unterrichtskurse sind wohl geeignet, einen tüchtigen Nachwuchs an Beamten für den Lokomotivfahrdienst zu schaffen und den Stand des Lokomotivpersonales zu heben.

Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1905. Dem soeben erschienenen statistischen Bericht über den Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen auf das Jahr 1905 entnehmen wir folgende Angaben:

Die Betriebslänge der sächsischen Staatseisenbahnen betrug am Schlusse des Jahres 1905 insgesamt 3185·81 *km* (1904: 3148·19 *km*). Hiezu kommen noch 65·46 *km* Privatbahnen unter staatlicher Verwaltung.

Das bis Ende 1905 für die Herstellung der Staatseisenbahnen aufgewendete Kapital beträgt 1,092,639.453 Mk. oder für 1 *km* Bahnlänge im Durchschnitt 344.669 Mk.

Auf den sächsischen Staatseisenbahnen waren im Jahre 1905 vorhanden: 105 Fahrdienststationen und 114 Lokomotivdienststationen. Die Zahl der Lokomotiven betrug 1384, die der Tender 920. Außerdem waren noch 3 Triebwagen (Motorwagen) vorhanden. Der Personenbeförderung dienten 3835 Personenwagen, davon 2710 zweiachsig, 419 dreiachsig, 705 vierachsig und 1 sechsachsig. Gepäck- und Güterwagen waren 32.134 vorhanden (218 mehr als 1904), sie verteilen sich auf 647 Gepäckwagen, 11.495 bedeckte und 19.992 offene Güterwagen mit insgesamt 349.379 *t* Ladegewicht.

Im Jahre 1905 verkehrten insgesamt 983.780 Züge (1904: 947.643). Die Zahl der von den Wagen geleisteten Achskilometer betrug 1,205,994.558 (1.173.861.805), davon entfallen auf 1 *km* durchschnittliche Betriebslänge 378.968 (372.855) Achskilometer. Die Lokomotiven leisteten insgesamt 49,766.893 (47,999.623) Lokomotivkilometer.

Auf den sächsischen Staatsbahnen wurden im Jahre 1905 76,202.799 (1904: 72,621.235 Personen befördert.

Das Reisegepäck erreichte ein Gesamtgewicht von 119,358.715 *kg*, annähernd 600.000 *kg* mehr als 1904.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr beliefen sich auf 46,274.302 Mk. (1904: 44,531.417 Mk.). Den größten Teil der Einnahme aus dem Personenverkehr lieferte die III. Wagenklasse mit über 27½ Mill. Mk., daran schließt sich die IV. Wagenklasse mit ziemlich 8 Mill. Mk., dann die II. Klasse mit annähernd 7½ Mill. Mk. und an letzter Stelle die I. Klasse mit ziemlich 1 Mill. Mk.

Der Güterverkehr hat sich im Jahre 1905 auf 29,375.063 *t* (1904: 28,112 126 *t*) gehoben und lieferte insgesamt 81,882 155 Mk. (1904: 78,342.590 Mk.) Einnahme.

Der Kohlenverkehr bildet einen Hauptbestandteil des Güterverkehrs. Es wurden 1905 insgesamt befördert 12,251.907 *t* Kohlen (1904: 11,849.645 *t*) und zwar: 4,905.551 *t* Steinkohlen und 7,346.356 *t* Braunkohlen (einschl. 2,058.560 *t* Briketts). Im Braunkohlenverkehr steht die Beförderung böhmischer Kohle mit 3,858·105 *t* an erster Stelle; Braunkohlen aus Sachsen und Sachsen-Altenburg wurden 1,723.926 *t* befördert.

Das Betriebsjahr 1905 hat recht gute finanzielle Ergebnisse gezeitigt. Die gesamte Einnahme beträgt 148,866.088 Mk. (gegen 1904 mehr 7,897.410 Mk.). Auf 1 *km* Bahnlänge berechnen sich 46.779 Mk. Einnahme (mehr 2005 Mk.). Dem gegenüber steht eine Gesamtausgabe von 100,361.910 Mk. (mehr 6,323.112 Mk.). Auf 1 *km* Bahnlänge entfallen 31.537 Mk. (mehr 1668 Mk.). In der Gesamtausgabe sind u. a. enthalten: 28⁹/₁₀ Mill. Mk. Aufwand für Gehalte und sonstige Bezüge der Beamten, 18½ Mill. Mk. Bezüge der Militärisch Besoldeten und Löhne etc. für Arbeiter, ausschließlich der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter, 11½ Mill. Mk. für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung von Materialien, wie Kohlen, Öl und dergleichen 14 Mill. Mk. für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, fast 11 Mill. Mk. für Unterhaltung und Neubeschaffung von Betriebsmitteln (Lokomotiven, Tender, Wagen etc.) und von maschinellen Anlagen. Für Beantzung fremder Wagen etc. wurden fast 4,000.000 Mk. verausgabt. Für Wohlfahrtseinrichtungen zugunsten des Personals (Pensions- und Krankenkassen, Unfall- und Invaliditätsversicherung etc.) wurden insgesamt über 6½ Mill. Mk. aufgewendet (gegen 1904 mehr 414.000 Mk.).

Digitized by Google

Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben beträgt 48,504.178 Mk. (gegen 1904 mehr 1,574.197 Mk.) oder auf 1 *km* Bahnlänge durchschnittlich 15.242 Mk. (mehr 335 Mk.).

Der Betriebskoeffizient (d. i. das prozentuale Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen) erhöhte sich aus verschiedenen Ursachen in geringem Maße von 66·7099% (1904) auf 67·4180% (1905).

Die im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnen 1905 vorgekommenen Unfälle waren infolge der fortgesetzten Bestrebungen für Sicherung des Betriebs an Zahl geringer als früher, sie betrugen insgesamt 215 (gegen 229 im Jahre 1904).

Das im Staatsbahndienste beschäftigte gesamte Personal bildet ein stattliches Heer von rund 42.000 Personen. Davon sind Beamte 15.145 (1904: 15.113), die sich wie folgt verteilen: 1052 allgemeiner Verwaltungsdienst, 2281 Streckendienst, 6190 Stations- und Abfertigungsdienst, 2533 Zugbegleitungsdienst, 2532 Zugförderungsdienst, 75 elektrotechnischer Dienst, 315 Werkstättendienst, 167 auf Bahnbauten.

Die Betriebskrankenkasse, deren Leistungen über das gesetzlich vorgeschriebene Maß weit hinausgehen, hatte Ende 1905 27.862 beitragspflichtige Mitglieder und einen Vermögensbestand von 759.918 Mk. (ohne Berücksichtigung des Reservefonds). Die Einnahmen der Kasse betrugen 921.193 Mk., die Ausgaben 913.332 Mk.

LITERATUR.

Niederösterreichischer Amtskalender 1907. Von diesem weitbekannten und wegen seiner großen Vorzüge beliebten Jahrbuche ist nun der XLII. Band erschienen. Durchaus auf authentische Quellen gestützt, ist derselbe wie alle seine Vorgänger mit der größten Gewissenhaftigkeit redigiert und sind alle Veränderungen, einschließlich des November-Avancements im k. u. k. Heere und der Marine bis zum Redaktionsschlusse berücksichtigt worden. Der Amtskalender enthält eine Stammtafel des Allerhöchsten Kaiserhauses, ein als Taschenkalender zu verwendendes Kalendarium, einen ausführlichen Schematismus des Allerhöchstens Hofstaates, der legislativen Körperschaften, der Zivil-, Militär- und kirchlichen Behörden der Monarchie, dann aller Gemeindevertretungen, Unterrichts-, Humanitäts- und Krankenanstalten, Advokaten, Notare und Sanitätspersonen Niederösterreichs, endlich der Wiener Aktiengesellschaften, Vereine und registrierten Hilfskassen. Außerdem sind wertvolle, zahlreiche Geschäftsnotizen beigefügt. Für Eisenbahnbeamte sind von besonderem Interesse der vollständige Personalstand des Eisenbahnministeriums, der Eisenbahnlandirektion, der Generalinspektion der österr. Eisenbahnen, des Staatseisenbahnrates, der Staatsbahndirektion Wien mit ihren Bahnbetriebsämtern, eine Übersicht aller übrigen Staatsbahndirektionen, gleichwie aller Eisenbahnunternehmungen mit dem Sitze in Wien, einschließlich der Lokalbahnen mit ihren Funktionären, das Schema der Gehalte und Quatiergelder der Beamten der österr. Staatsbahnen. Der Preis von K 4 ist im Verhältnis zu dem großen verarbeiteten Material ein sehr geringer.

Die Technik als Kulturmacht in sozialer und geistiger Beziehung. Eine Studie von Ulrich Wendt. Berlin, Druck und Verlag von Georg Reimer, 1906.

Dieses vielbemerkte und besprochene Buch soll nicht in rein wissenschaftlicher Synthese die Technik als Kulturfaktor beschreiben und beleuchten, sondern vielmehr den Nachweis für den geistigen Zusammenhang zwischen der Technik und den sozialen und geistigen Erscheinungsformen unserer Kultur erbringen. Zu diesem Zwecke mußte der Verfasser, von den geschichtlichen Entwicklungsstadien der technischen Errungenschaften ausgehend, die Einflüsse erörtern, welchen diese auf die Gesetzgebung und auf die materiellen und geistigen Fortschritte der Völker genommen haben. Das Buch ist interessant, doch will es mir scheinen, daß der Verfasser den Gegenstand, nämlich den Begriff „Technik“ zu einseitig, das ist zu sehr von der rein mechanisch-gewerblichen Seite, aufgefaßt hat, ohne auf das exakte, philosophisch-mathematische Wissensgebiet der Technik überzugreifen, welches gewisse interessante Ableitungen zur Kulturbedeutung der Technik gestattet. In dem einleitenden Kapitel über das Wesen der Technik spielt der Verfasser auch darauf an, indem er an einer Stelle sagt: „Es handelt sich in dieser Schrift nicht allein um die Bedeutung der Technik, sondern in letzter Linie um den Wert der mechanisch-menschlichen Arbeit, der nur aus der Technik richtig erkannt werden kann.“ Es wird also in dieser Schrift der Kultureinfluß der Technik von ihrer gewerblich-technologischen Seite dargestellt, was wohl dem etymologischen Sprachbegriff der „Technik“ (eine Fertigkeit, ein Können im Bereiche der gewerblichen Arbeitsweise) entspricht, der aber durch die philosophisch-mathematische Bedeutung der Technik überholt ist. Man denke an die Kulturförderer Archimedes, Galilei, Kepler, Pascal, Hughes, Newton, Leibnitz, Gauss u. s. w.

Immerhin ist das Buch recht lesenswert. Aus den angeführten geschichtlichen Tatsachen dedzuiert der Verfasser in seiner eigenen und poppiär gehaltenen Weise. Bei Schilderung der Fortschritte der Technik und ihrer sozialen Folgen geht der Verfasser von den Griechen, den Römern, den Deutschen im Mittelalter von der neueren Zeit bis 1800 und von der Neuzeit aus. Diese historische Analyse allein auch ohne die ihr folgende Deduktion, würde das Buch schon lesenswert machen. B. Kriser.

Annalen des Deutschen Reiches für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. Herausgegeben von Dr. K. Th. v. Eheberg und Dr. A. Dyroff. München, J. Schweitzers Verlag.

Die zuletzt vorliegenden Hefte 8—10 des laufenden Jahrganges enthalten einige sehr interessante Arbeiten. Wir nennen nur: Dr. A. Korn: „Die Technik der Bankdepotgeschäfte“, worin nicht nur die juristische, sondern auch die technische und volkswirtschaftliche Seite derselben eingehend beleuchtet wird. Ferner Dr. Müller: „Die Immunität der Abgeordneten“, eine durch die letzten in Deutschland aufgetauchten Fragen und Konflikte hoch aktuelle Arbeit. v. Frauenberg: „Die Wertzuwachssteuer“, die ihre rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen, ihren Gegenstand und Umfang, sowie ihre sozialpolitische Bedeutung eingehend und sorgfältig darlegt und würdigt. Endlich Dr. Hammer: „Haftung der Eisenbahnen bei Verletzung und Tötung von Personen“. Auf diesen Aufsatz gedenken wir nach seiner Vollendung eingehend zurückzukommen.

Die Buchhandlungsfirma A. Hartleben in Wien, I. Seilerstätte 19, hat auch in diesem Jahre wieder reichhaltige Kataloge ihres eigenen Verlages und Verzeichnisse der ausgewählt besten Bücher deutscher Literatur herausgegeben und stellt diese literarischen Hilfsmittel jedermann auf einfaches Verlangen durch Postkarte gratis und franko zur Verfügung.

CLUB-NACHRICHTEN.

Die diesjährige **Silvesterfeier** unter Beteiligung von Damen findet am Samstag, den 29. Dezember, 8 Uhr abends statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung bereits zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten. Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher. Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Eröffnung der Lokalbahn Weixelsdorf—Ferlach.

Die normalspurige Lokalbahn Weixelsdorf-Ferlach mit der Station Ferlach und der Personenhalte- und Ladestelle Unterbergen wurde am 5. Dezember 1906 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Station Ferlach und die Halte- und Ladestelle Unterbergen sind für den Gesamtverkehr eingerichtet.

Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle Fels.

In der bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichteten Haltestelle Fels in der Strecke Abedorf-Hippersdorf—Krems zwischen den Stationen Kirchberg a. W. und Wagram-Grafenegg gelegen, gelangten ab 15. Dezember 1906 Eil- und Frachtgüter mit nachstehender Beschränkung zur Auf- bezw. Abgabe:

Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe als Eil- und Frachtgut sind:

a) Explosive Güter,
b) Möbelwagen,
c) Gegenstände von mehr als 7 *m* Länge und
d) alle Wagenladungsgüter, welche tarifmäßig durch die Eisenbahn auf- bezw. abzuladen sind, insoferne diese Leistungen nicht durch die Parteien selbst besorgt werden.

Das Auf- und Ablegen der Stück- und Wagenladungsgüter ist stets von den Parteien selbst zu besorgen.

Die Frachtberechnung hat bis zur Anfnahme der Frachtenverlautstelle Fels in den Kilometerzeiger zu dem Lokaltarif, Teil II, Heft 1, bei den in der Richtung Kirchberg a. W. anlangenden Gütern durch Anstoßen von *6 km* an die Entfernung von Kirchberg a. W., bei den in der Richtung Wagram-Grafenegg anlangenden Gütern durch Anstoßen von *4 km* an die Entfernung von Wagram-Grafenegg zu erfolgen.

Die Gepäcksabfertigung erfolgt nach wie vor im Nachzahlungswege.

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Eröffnung der Personenhaltestelle Ober-Neudorf.

Am 15. Dezember l. J. wurde die zwischen den Stationen Klein-Schönau und Waldhausen der Linie Schwarzenau-Martinsberg gelegene Personenhaltestelle Ober-Neudorf für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind aus dem Fahrplanplankate Blatt IV vom 1. Oktober 1906 ersichtlich.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Offert-Ausschreibung.

Die Material-Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien beabsichtigt, die Lieferung des nächstjährigen Bedarfes der Gatterr. Linien an Fichtpine- (Harztannen-) Balken für Werkstättenzwecke (Waggonbau) im Quantum von 330 Kubikmetern u. zw.:

100 m^3	in Längen von		4 bis 7 *m*		
200 „	„	„	über 7 bis 10 „	und	
30 „	„	„	„ 10 „ 30 „		

mit rechteckigem Querschnitt und mit Kanteulagen von 300 *mm* aufwärts im Wege der öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Balken müssen aus in den Wintermonaten gefällten Stämmen erzeugt sein.

Die Ablieferung der Balken hat franko einer im Offerte zu bezeichnenden Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bis Ende Juni 1907 zu erfolgen.

Die der Ausschreibung zugrunde liegenden Lieferbedingnisse, die Schiedsgerichtsordnung und die Vadiumerlagsdruckworten können bei der Material-Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Wien, X/2 Südbahnhof, Administrations-Gebäude, Parterre, Tür 27, behoben, eventuell per Post bezogen werden.

Die Offerte sind mit einer Einkronenstempelmarke versehen, versiegelt und auf dem Kuvert die Aufschrift „Offert auf Pitchpine-Balken" tragend, längstens bis 29. Dezember l. J., 12 Uhr mittags, bei der Materialverwaltung einzureichen. Als äußerster Termin für den Erlag der Vadien wird der 22. Dezember l. J. bestimmt.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze Quantum oder auch nur auf ein Teilquantum der Balken erstrecken; der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder abzulehnen.

In den Offerten ist die amerikanische Bezeichnung der Qualität der Balken anzuführen.

Lieferbedingnisse und Schiedsgerichtsordnung sind dem Offerte nicht beizuschließen, sondern nur vom Ersteher der Lieferung, über spezielle Anforderung der Material-Verwaltung gestempelt vorzulegen; jedoch hat der Offerent im Offerte zu erklären, daß er die Lieferbedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung vollinhaltlich anerkennt.

Offerte, welche nach dem angesetzten Einreichungstermine oder ohne Vadiumerlagschein einlangen oder die im vorstehenden verlangte Erklärung, nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbot bis 20. Jänner 1907 im Wort zu bleiben.

Die Material-Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ostmitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

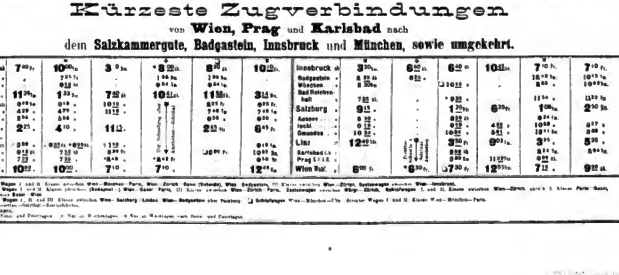
Einführung des neuen Tarifes, Teil II, Heft 1 und 2.

Mit 1. Jänner 1907 tritt für den Wechselverkehr zwischen den Tarifgruppen I und II der preußischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Friedland in Böhmen, Raspenau und Reichenberg der Süd-Nordeutschen Verbindungsbahn anderseits ein neuer Tarif, Teil II in zwei besonderen Tarifheften unter dem Titel „Ost mitteldeutsch-sächsischer Verkehr" in Kraft.

Das Tarifheft 1 enthält Frachtsätze für den Verkehr mit der preußischen Tarifgruppe I (östliches Gebiet), das Tarifheft 2 für den Verkehr mit der preußischen Tarifgruppe II (mittleres Gebiet).

Exemplare dieser beiden Tarifhefte erliegen in den Stationen Friedland in Böhmen, Raspenau und Reichenberg, ferner bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der königlichen Eisenbahn-Direktion Berlin und bei der unterzeichneten Direktion erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.



Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

FILIALEN: Budapest, Lemberg, Czernowitz, Innsbruck, Sarajevo.

Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.

Uniformen, Uniformsorten

Kürschnerwaren und Kappen

für Eisenbahnen. 563

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- u. Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stacheleisendraht etc. u. s. w.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Stell- und Läutewerke,

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blockeisnaikabel. Trolley-Drähte. 493

Stefan v. Götz & Söhne

Wien und Budapest

Wien XX. Bez., Gießmannsgasse 2. **Budapest** b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.

Eisenbahn-Sicherungsanlagen.

Zentralweichenstellungen

Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe

Werkzeuge und Gebrauchsartikel

für den

Bahnbau, Bahnerhaltungs- und

Betriebsdienst

Berg- und Hüttenwesen.

Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bößing.

Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.

„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.

TELEPHON 13484. 116

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20

empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbel** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.

GEGRÜNDET 1842. 535

Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. **Dampfmaschinen, Dampfkessel** jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Geblüse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein f. Lithographen.

Technischer Diamanten

f. Bohrunternehmungen, zum Bohren u. Graviren von Papier-Kolumbus, Porzellan- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1540

A. Pulcher & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 18, II/7. 532

Preisl. u. Gutachten gratis u. franko.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft

Wien, III. Rennweg Nr. 5. 519

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 557

Reservefond d. Anst.: K 8,375.602. Ges.-Versicherungssumme K 2.300,067.411. Anzahl der Mitglieder: 154.921.

Felix Blažíček WIEN V. Straußengasse 17.

Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.

Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.

Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 661

Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Sicherstellung ihrer Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hiezu behufs seiner Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die theilweise Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die rentierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seinen der Bank gebotenen Vorteil ist allfällig ein mäßiges Sicherheitsdeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (2 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Ertheilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 507

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition **M. Pozsonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.**

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Eschenbachgasse 11. Telephon Nr. 355. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 808.245. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 650.698. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung in Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für den Buchhandel: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 30 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

Nº. 38. Wien, den 24. Dezember 1906. XXIX. Jahrgang.

Klingerit

ist anerkannt die einzig beste Dichtung für höchsten Dampfdruck und überhitzten Dampf etc. etc.
Klingerit wird dort empfohlen, wo noch keine Dichtung entsprochen hat!

Klingerit Dichtungs-Platten

Ringe und Fassonstücke etc. sind nur dann echt wenn sie auf einer Seite über die ganze Fläche mit der registrierten Schutzmarke „Klingerit" versehen sind.

487

Die unter den verschiedensten „it" Namen aufgetauchten Dichtungen haben mit dem Fabrikat „Klingerit" nichts gemein, sondern sind meistens ganz minderwertige Nachahmungen. 669
Man kaufe daher nur „Klingerit" und weise Dichtungen, welche diese Schutzmarke nicht tragen, als unecht zurück.

Rich. Klinger, Gumpoldskirchen bei Wien

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke
Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung
Elektrische Bahnen.
538

Dynamomaschinen • • • Schaltapparate Installationsmaterial. • •
• Elektromotoren • Zähler • • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

FRANZ JANKOWSKY Erste österr.-schlesische
Rahmen-, Tischler-, Holz- u. Vergolderwarenfabrik
TROPPAU.
Lieferung aller Sorten Rahmen, Fensterkarniesen, Luxusmöbel, Spiegel, Bilder etc.
= *Illustrierte Kataloge gratis und franko.* =

Kaufet anderwärts **kein** Musik-Instrument oder Saiten, ohne vorher Katalog, der **umsonst** geliefert wird, einzuholen bei
Wildstein bei Franzensbad. **Hermann Trapp** Wildstein bei Franzensbad.
In hiesiger Gegend sind mehr wie 10.000 Arbeiter in dieser Branche beschäftigt, daher direkteste und billigste Bezugsquelle bei voller Garantie.

Übernehmen
Kaminbauten
zur sofortigen Ausführung unter Garantie der gesetzlichen Stabilität, nach der Ministerialverordnung vom 24. März 1902, Z. 38.290.
Reparaturen schadhafter, Rekonstruktionen und Nachmessung schwachgebauter Kamine.
Radialsteine stets vorrätig, ebenso imprägnierte **Dachfalzziegel** Hohl- u. Formziegel, namentlich für gerade Gewölbe, Drainrohre etc.
Winterbetrieb, Eisenbahngeleise in die Fabrik.
Telephon-Zentrale Roztok.
Ant. Dvořák & K. Fischer
Tonwarenfabrik und Kaminbau-Unternehmung
Letky pr. Libschitz a. M. (Böhmen).

Leopolder & Sohn
Wien, III/1 Erdbergstraße 52.
Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon-Zentral-Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 518
Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Stahldrahtmatratzen und Polster, Eisenbetten, Kinderbetten, Messingbetten etc. solide und billigst bei
EMIL MÜCKE
Mährisch-Ostrau, Spensgasse 24
617 Draht- und Siebwaren, Matratzen und Eisenbetten-Fabrik.
Preisblätter kostenlos. 10% Nachlaß mit Berufung auf dieses Blatt.

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

569

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußware, vorzeichnet Röhrenguß nachstehender Metalle für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar: Stab- und Fassoneisen, Band- und Waggonbiegen, Reservoir- und Kesselbleche, Stahlstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenmaschinen aus Martinstahl, Tyrrs aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räderpaare, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstations-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gittermasts, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedware, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpensätze und Ausführung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wassergas geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Bohrsätze, feuerfeste Ziegel und basische Steine.

Anfragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Bisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 607

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.

SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.

K. u. K. HOF- LIEFERANTEN

Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20

empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglicher Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.

Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Graviren auf Stein u. Porzellan.

Schleifräder Diamanten

f. Kottunfabriken, zum Justieren u. Egalisieren von Papier-Kalender, Werkzeuge u. Reparaturwalzen u. s. w. liefert die Firma 1543

L. Puschner & Co.

Wien, 9. Nußdorferstraße 10. II/7.

Preisl. u. Gutachten gratis u. franko.

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft

Wien, III. Rennweg Nr. 5.

599

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art,
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 597

Reservefond d. Anst.: K 8,275.602. Ges.-Versicherungssumme K 2,300,067.411.
Anzahl der Mitglieder: 156.921.

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Ziehungen im Monat Jänner	Prämie	Variat	Bei Anmeldungen steht es dem Versicherten frei, ersteinfl Barentschädigung oder Umtausch d. verlosten Stücke gegen unverlooste zu verlangen. Vollständige Tarife und Prospekte gratis und franko.
Kredit-Lose	K 4.75	K 140.—	
Donau-Regulierungs-L.	„ 4.25	„ 70.—	
3% Boden-L. v. J. 1899	„ —.90	„ 110.—	
Salzburger Lose . . .	„ 5.75	„ 25.—	
5% Wr. Komm-Anl. 1867	„ —.40	„ 3.—	

Kredit-Los, Haupttreffer K 300.000.

Donau-Reg.-Los Haupttreffer **K 140.000** Preis K 10.—.

Promessen

Preis K 17.—.

II. Boden-Los Haupttreffer **K 100.000** Preis K 5.50.

Zentral-Depositenkasse und **Wechselstube** des

Wiener Bank-Verein,

Wien, I. Herrengasse 10.

Vollständig zahltes Aktienkapital 120 Mill. Kronen. — Reserven 36 Mill. Kronen.

Zweiganstalten in Wien: II. Praterstraße 15; III. Hauptstraße 11; IV. Kaiserplatz 8; VI. Mariahilferstr. 75; VII. Burggasse 56; VIII. Josefstädterstr. 25, IX. Nußdorferstr. 2; X. Kepplerplatz 11; XV. Mariahilfergürtel 1; XVII. Hernalser Hauptstr. 45; XX. Wallensteinplatz 2.

Filialen: Prag, Graz, Brünn, Aussig a. E., Bielitz-Biala, Budapest, Lemberg, Czernowitz, Klagenfurt, Pilsen, Konstantinopel, Karlsbad, Teplitz.

Exposituren in Proßnitz, Wiener-Neustadt, St. Pölten, Friedek-Mistek, Marienbad, Villach.

Ausgabe von Einlagsbüchern zurzeit **3 3/4 %**

Verzinsung gegen reglementmäßige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bank-Verein aus Eigenem.

Schrauben- u. Schmiedewaren-Fabriks-Aktiengesellschaft

Brevillier & Co. und A. Urban & Söhne

Wien, VI. Magdalenenstraße 18.

Fabriken: Neunkirchen an der Südbahn, Floridsdorf und Gradenberg. Nieten, Schrauben, Muttern, Drahtstifte und Schmiedewaren.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 38. Wien, den 24. Dezember 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Die Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Verrechnungsdienst der k. k. österr. Staatsbahnen. Von Dr. Emil Weinberg. Ausnützung von Wasserkräften für Haupt- und Neben-(Schlepp-)bahnen. Nochmals „Techniker oder Juristen". — Chronik: Personalnachrichten. Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Oktober 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zehn Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905. Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im November 1906. Fleischteuerung und Eisenbahntarif. Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1905. Das englische Parlament über die Dienstdauer beim Eisenbahnbetriebe. Einführung eines wöchentlichen Ruhetages im Eisenbahndienste Frankreichs. — Literatur: Die Grundzüge des Etatswesens und die Finanzordnung der preußisch-hessischen Staat-eisenbahnverwaltung. Was sind und wie entstehen Erfindungen? Die Verarbeitung der Metalle und des Holzes. Haberlands Unterrichtsbriefe für das Selbststudium der französischen Sprache. Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik. — Club-Nachrichten: Bericht über die Clubversammlung am 4. Dezember 1906. Bericht über die Clubversammlung am 11. Dezember 1906. Ankündigung der Silvesterfeier.

Die Verstaatlichung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn u. der Verrechnungsdienst der k. k. österr. Staatsbahnen.

Von Dr. Emil Weinberg.

Trotz aller Hindernisse und Schwierigkeiten ist die Verstaatlichung der Nordbahn, eines der größten und bestverwalteten Privatbahnnetze Österreichs, zur Tatsache geworden. Damit ist die staatliche Eisenbahnverwaltung vor die Aufgabe gestellt, die bisher selbständig verwaltete Nordbahn in den Organismus der Staatsbahnen anfzunehmen. Gleichzeitig ist die Neuorganisation der letzteren, welche schon lange beabsichtigt war, unaufschiebbar geworden. Es hat sich dadurch die Möglichkeit ergeben, daß die Staatsbahnverwaltung einzelne bei der Nordbahn erprobte und bewährte Einrichtungen und Grundlagen der Verwaltung übernimmt. Was die einzelnen Dienstzweige im großen und ganzen anbelangt, so sind dieselben bei der Nordbahn und den Staatsbahnen — wie es in der Natur der Sache liegt — derart ähnlich ausgebildet, daß von einer prinzipiellen Verschiedenheit nicht gesprochen werden kann. Bloß eine einzige Ausnahme ist zu verzeichnen. Diese betrifft den Verrechnungsdienst. Demselben liegt bei den Privatbahnen, also auch bei der bisher bestandenen Nordbahn, ein völlig anderes System zugrunde als bei den Staatsbahnen. Es muß daher in absehbarer Zeit eine prinzipielle Frage gelöst werden:

Soll auf die verstaatlichte Nordbahn das Verrechnungssystem des Staates angewendet werden oder soll das Umgekehrte stattfinden?

Das Rechnungswesen der Eisenbahnen überhaupt ist vermöge einer Reihe von Umständen von einem Umfange und einer Kompliziertheit, wie es wohl bei wenigen Unternehmungen in größerem Maße der Fall ist. Dazu gehören: Die große Zahl von Örtlichkeiten, in denen jede Eisenbahnunternehmung notwendigerweise Transportgeschäfte abschließt, die große Zahl kleinerer Verkehrsakte (Beförderung von Stückgut), die Abrechnung der Bahnen untereinander auf Grund der direkten Tarife, das Auftreten fremder Währungen in direkten Auslandstarifen, die große Zahl entgeltlicher Verträge wie Materialkäufe, Bauführungen, endlich die Besoldung eines zahlreichen Personales etc. Von einer näheren auch nur andeutungsweisen Darstellung des Rechnungswesens muß hier natürlich abgesehen werden. Das Resultat des ganzen Verrechnungsdienstes wird bei jeder Bahnunternehmung in letzter Linie durch die Buchführung zusammengefaßt. In dieser Beziehung besteht jedoch ein tiefgreifender Unterschied zwischen dem Rechnungswesen der Staatsbahnen und dem der Privatbahnen. Während letztere von jeher und ausnahmslos sich des Systems der doppelten Buchhaltung bedienten, verwenden die österreichischen Staatsbahnen das kameralistische System der Verrechnung.

Worauf ist diese Verschiedenheit zurückzuführen? Daß die Privatbahnen sich des Systems der doppelten Buchhaltung bedienen, bedarf keiner weiteren Erklärung. Denn der Betrieb einer Privatbahn ist ein kaufmännisches, auf Gewinn berechnetes Unternehmen und die doppelte Buchhaltung ist unstreitig das verläßlichste, an alle Wirtschaftsformen anpassungsfähigste Verrechnungssystem. Außerdem besitzt dasselbe den großen Vorteil, die Zusammensetzung des Gewinnes aus seinen Bestandteilen erkennen zu lassen. Daß der Staat trotz der Vorzüge dieses Systems sich nicht desselben bedient, sondern der Kameralistik, hat einzig und allein seinen Grund darin, daß er durch die Anwendung der letzteren auf die Staatsbahnen die Einheitlichkeit des Rechnungswesens im ganzen Staatshaushalte erzielt. Es ist dies ein Vorteil, dessen Bedeutung in keiner Weise geleugnet werden kann. Nichtsdestoweniger darf man sich mit der Anerkennung dieser Tatsache nicht begnügen, sondern muß einige Fragen, welche sich daran knüpfen, näher untersuchen, und zwar:

1. Ist das kameralistische Verrechnungswesen für das staatliche Eisenbahnwesen geeignet?
2. Wie wirkt es auf dasselbe?

Digitized by Google

3. Kann es durch ein anderes Verrechnungssystem ersetzt werden?

Was die erste Frage anbelangt, so wäre zu erwägen: Es ist so ziemlich unbestritten, daß ein Eisenbahnunternehmen, auch wenn es vom Staate betrieben wird, ein kaufmännisches auf Erwerb gerichtetes Unternehmen ist. Daß bei staatlicher Verwaltung auch gemeinwirtschaftliche, soziale, politische und strategische Gesichtspunkte stark zur Geltung gelangen, ändert nichts an seinem Charakter als Erwerbswirtschaft. Trotzdem wendet der Staat für die Verrechnung bei seinen Eisenbahnen die Kameralistik an, welche der Aufwandswirtschaft, einer vom Erwerbsunternehmen ganz verschiedenen Art der Wirtschaft angepaßt ist. Die Aufwandswirtschaft, (Staat, Gemeinde etc.) geht nicht auf Erwerb aus, sondern bestreitet einen im vorhinein festgestellten Aufwand auf Grund der ihr von einzelnen Erwerbswirtschaften zur Verfügung gestellten Mittel. Bei der Aufwandswirtschaft sind die Einnahmen im allgemeinen bedingt durch die Höhe der erforderlichen Ausgaben, während bei der Erwerbswirtschaft sich die Ausgaben nach den Einnahmen zu richten haben. Die Kameralistik sucht daher das Gleichgewicht zwischen den Eingängen und Ausgaben herzustellen. Ihr Hauptgewicht liegt daher in der Darstellung der Rechnung in bezug auf das Verhältnis zwischen den angeordneten und vollzogenen Einnahmen und Ausgaben. Kleidet man das Verrechnungssystem der Staatsbahnen in das kameralistische Gewand, so ist es zweifellos, daß dieses Rechnungssystem der Natur des Eisenbahnwesens als Erwerbsunternehmen ganz und gar nicht entsprechen kann und zu einer Reihe von Übelständen führen muß. Wenn sich die kameralistische Verrechnung in bezug auf die Ausgaben der Eisenbahnen zum Teile (abgesehen von den Ausgaben für unvorhergesehene Ereignisse) durchführen und rechtfertigen läßt, so ist der Grundgedanke desselben Systems (Vorschreibung und Abstattung in bezug auf die Einnahmenverrechnung des Personen- und Frachtentransportes) dem Wesen der Sache zuwiderlaufend. Ein großer Teil der darauf aufgewendeten Arbeit muß als eine durchaus unökonomische betrachtet werden. Die Privatbahnen kennen im Gegensatz zu den Staatsbahnen kein Budget als Ausgangspunkt ihrer Verrechnung, sondern bloß einen Voranschlag, d. i. eine Schätzung der Einnahmen und Ausgaben. Es wird auch kaum in Abrede gestellt werden können, daß ein derartiges der Natur der verrechneten Wirtschaft nicht entsprechendes Rechnungssystem wie eine Fessel wirkt und die rasche Abwicklung der zahlreichen Verkehrsbeziehungen zwischen den Staatsbahnen Verfrachtern und sonstigen Eisenbahninteressenten hindert.

3. Läßt sich das kameralistische Rechnungssystem der Staatsbahnen durch das weit entsprechendere System der doppelten Buchhaltung ersetzen? Die Möglichkeit der Verwendung dieses Systems bei den Staatsbahnen steht in Hinblick auf die langjährige Erprobung bei den Privatbahnen fest. Es könnte jedoch der Einwand erhoben werden, daß das System der Doppik das staatliche Eisenbahnwesen aus dem Budget ausschalte und daß damit in letzter Linie die Ordnung des ganzen Staatshaushaltes gefährdet werde. In dieser Richtung liegt der schwierigste Pnukt einer Reform. Es bedarf eines eingehenden Studiums und entsprechender Vorkehrungen, um das System der Doppik mit dem des ganzen übrigen Staatshaushaltes, der Kameralistik, in Verbindung zu bringen. An sich ist dieses Problem lösbar. Dies geht daraus hervor, daß es in Österreich schon heute Erwerbsunternehmungen des Staates gibt, welche sich der Doppik bedienen, z. B. das Salzgeschäft der k. k. Staatsbahnen, die Postsparkasse. Gedanken dieser Art hat Regierungsrat August Ritter v. Loehr, Zentralinspektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, in seinem Referate über den Rechnungsdienst anläßlich des in Washington (1905) abgehaltenen internationalen Eisenbahnkongresses ausgesprochen. Er sagte hierüber u. a. (siehe den Auszug des Berichtes der Kommission, Seite 16, 17): „Die Verrechnung der Privatbahnen kann auch für die staatlichen Eisenbahnverwaltungen mit Erfolg und ohne Bedenken angewendet werden, wenn das Eisenbahnbudget nur in den fixierbaren Beträgen (Beamteustand, Neubankredite etc.) als unveränderlich aufgestellt, in den veränderlichen Positionen aber die Möglichkeit einer Überschreitung oder Ersparnis vorgesehen wird. Zur Deckung der Abweichungen (Ausfälle) wäre ein Eisenbahnausgleichsfonds zu bilden. Die Inanspruchnahme oder Nichtinanspruchnahme des Ausgleichsfonds müßte natürlich durch Vorlegung der Schlußrechnung der Eisenbahnverwaltung nachher sorgfältig begründet werden.

Den Gedauken der Schaffung eines Ausgleichsfonds haben die k. preußischen Staatsbahnen bereits verwirklicht, wobei sie allerdings von etwas anderen Erwägungen ausgingen und insbesondere auch nicht zur Loslösung des Eisenbahnbudgets von dem allgemeinen Staatsbudget (Etat) gelangten. Man wollte durch die Schaffung des Ausgleichsfonds die Mängel des bestehenden, außeretatsmäßigen Dispositionsfonds (für unvorhergesehene Auslagen bestimmt) beseitigen, welche darin bestanden, daß er nur aus etwa vorhandenen Rechnungsüberschüssen gespeist werden durfte, wenn eine Verkehrssteigerung bereits eingetreten war. In beiden Richtungen soll der Ausgleichsfonds unabhängig sein und dadurch die Stabilität der Eisenbahnverwaltung und damit des ganzen Staatshaushaltes sichern."

Bisher hat man sich in Österreich mit der Frage des Verrechnungswesens der Staatsbahnen in der Öffentlichkeit im allgemeinen nicht beschäftigt. Man betrachtete es im Gegensatz zum Tarifwesen, dem man immer die größte Aufmerksamkeit schenkte, mit Unrecht als eine rein interne Angelegenheit der Eisenbahnverwaltung. Aber gerade der gegenwärtige Moment hat von selbst die Prinzipienfrage, System der Kameralistik oder der doppelten Buchhaltung aufgerollt und verlangt ihre Lösung. Beweis dessen ist, daß der gegenwärtige Eisenbahnminister Dr. v. Der-

Digitized by Google

schatta zu der Frage Stellung nahm. Er äußerte sich hierüber in der groß angelegten Rede über die Nordbahnverstaatlichung in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Juni 1906 in folgenden Worten: „Ich bin gewiß der Letzte, welcher nicht anerkennen würde, daß gerade das große, geschäftliche Unternehmen, das größte, welches der Staat besitzt und welches überhaupt in Österreich existiert, von gewissen bureaukratischen Schlacken — wenn ich so sagen darf — gereinigt und in eine kaufmännische Führung hinübergeleitet werden muß, eine kaufmänische Führung, die allerdings in einer Richtung manchen Schwierigkeiten begegnen wird, in dem Gebiete des Verrechnungswesens, da ich allerdings weiß, daß mein Standpunkt, der sich immer nach der Richtung der doppelten Buchhaltung bewegt hat, großen Widerständen begegnen dürfte." Und im weiteren Verlaufe seiner Rede bemerkte der Eisenbahnminister: „Das muß man der Nordbahn zubilligen, kaufmännisch ist sie ein geradezu vorzüglich geführtes Unternehmen und sie wird unter der Leitung einer Staatsbahndirektion oder einer Generaldirektion berufen sein auf Grund der hiebei gewonnenen Erfahrungen uns wertvolle Anhaltspunkte für die neue Gesamtorganisation zu bieten."

Wenn die Worte des Ministers hinsichtlich einer Änderung des bisherigen Verrechnungssystems der Staatsbahnen zum Wohle des gesamten, großen Organismus in Erfüllung gehen sollen, bedarf es allerdings größerer organisatorischer Arbeit. Das Rechnungssystem der bisherigen Nordbahn würde bei dieser beibehalten werden, hingegen müßte das der Staatsbahnverwaltung geändert werden. Erstreckt sich diese Reform auf längere Zeit, so wäre Gelegenheit vorhanden, der doppelten Buchhaltung kundige Rechnungsbeamte heranzubilden und den einzelnen Staatsbahndirektionen eine genügende Anzahl derselben zuzuweisen.

Die Kosten der Reform würden, durch den verringerten Arbeitsaufwand im Verrechnungsdienste bei der Staatsbahnverwaltung, im Finanzministerium und im Obersten Rechnungshof, welche die Doppik im Vergleiche zur Kameralistik mit sich bringt, voraussichtlich in kurzer Zeit hereingebracht werden.

Das Gelingen dieser in großen Zügen angedeuteten Reform, welche in letzter Linie von der Zustimmung des Finanzministeriums und des obersten Rechnungshofes abhängt, würde eine neue Epoche in der Entwicklung des Verrechnungswesen der österr. Staatsbahnen bedeuten.

Ausnützung von Wasserkräften für Haupt- und Neben-(Schlepp-)bahnen.

Über „Ausnützung von Wasserkräften" hielt vor kurzem Ingenieur L. Fischer-Reinau in München vor dem Polytechnischen Verein einen bedeutsamen Vortrag, dem der bayerische Thronfolger, Prinz Ludwig, mehrere Minister und viele Militärs beiwohnten. Ingenieur Fischer entwickelte die modernsten Theorien über die Ausnützung von Wasserkräften, namentlich im Hinblicke auf die elektrische Eisenbahntraktion, der in Bayern mit Rücksicht auf die dortigen bedeutenden Wasserkräfte großes Interesse entgegengebracht wird. Hat doch erst Ende April d. J. eine bayerische Kommission unter Führung des Eisenbahnministers Frauendorfer und des Referenten Grafen Schackh den elektrischen Betrieb der Valtellinabahn besichtigt und eingehend studiert. Ingenieur Fischer verwies in seinem Vortrage auf die großartigen Wasserkraftanlagen, welche in der letzten Zeit, namentlich in der Schweiz und Italien erbaut worden sind, so zwar, daß sich diese Länder, dank ihrer Wasserkräfte, voranssichtlich in nicht allzuferner Zeit vom Kohlenimport (die Schweiz verbraucht heute um 80 Millionen Francs ausländische Kohle) emanzipieren werden. Dank der Fortschritte in der Elektrotechnik spiele die Distanz der Kraftübertragung heutzutage keine Rolle mehr und Übertragungen von 100, 150 und sogar 200 *km* Länge seien heute keine Seltenheit. Beispielsweise wird gegenwärtig eine Wasserkraft von zirka 12.000 *PS* bei Brusio in der Schweiz (an der italienischen Grenze) über die Grenze in die Lombardei „exportiert", und zwar auf eine Distanz von 125 *km*.

Ingenieur Fischer gibt den Wasserkräften mit hohem Gefälle weitaus den Vorzug gegenüber jenen mit niederem Gefälle und großer Wassermenge, weil sich bei ersteren die Wassermenge, bezw. die Energie des Wassers in Reservoiren, Talsperren etc. akkumulieren lasse, was für Fabriksbetriebe, namentlich für solche intermittierenden Charakters, und insbesondere für elektrischen Bahnbetrieb den höchsten Wert habe. Beispielsweise könne bei solchen Hochgefällwasserkräften, die zum Betriebe von Fabriken mit bloß zehnstündiger Arbeitszeit dienen, durch Errichtung eines Speicherbeckens die überschüssige Kraft durch 14 Stunden im Tag aufgespeichert werden, so daß dann während der zehnstündigen Arbeitszeit der Fabrik fast die dreifache Kraftmenge zur Verfügung steht. Besonderen Wert müßt der Vortragende der hydraulischen Akkumulierung bei solchen Anlagen bei, welche zum Betrieb von elektrischen Bahnen mit ihrem sehr schwankenden Kraftbedarf dienen. Welchen Wert eine solche Kraftaufspeicherung für elektrische Bahnen besitzt, geht daraus hervor, daß die schweizerische Studienkommission für elektrische Eisenbahntraktion als durchschnittliche Leistung für sämtliche schweizerischen Eisenbahnen 25.000 *PS* ermittelt hat, während die stoßweise, kurz andauernde Beanspruchung die fünffache Höhe, d. i. 125.000 *PS*, benötigt.

Redner besprach sodann an der Hand von Plänen und Lichtbildern verschiedene großartige Wasserkraftsanlagen, welche in der Schweiz und in Bayern teils ausgeführt wurden, teils im Projekte stehen.

Die obenerwähnte schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb, an deren Spitze der Präsident der schweizerischen Bundesbahnen steht, dürfte mit ihren überaus gründlichen Arbeiten in zirka zwei Jahren fertig sein, worauf wohl die Elektrisierung der Schweizer

Digitized by Google

Bahnen voraussichtlich einen raschen Fortgang nehmen wird. Inzwischen werden die für diese Bahnen notwendigen Wasserkräfte sichergestellt und wird hiebei auf Verlangen von militärischer Seite mehr auf Wasserkräfte im Innern des Landes — und zwar hauptsächlich auf solche mit Hochgefällen wegen Kraftaufspeicherung — Wert gelegt, während Grenzflüsse hiefür außer acht gelassen werden.

Ein wichtiger Schritt für die Elektrisierung der Schweizer Bahnen ist damit erfolgt, daß die Simplonbahn bereits mit elektrischem Betriebe eröffnet worden ist. Der Betrieb geschieht dort gleichfalls mit Wasserkraft. Als nächste dürfte voraussichtlich die Gotthardtbahn an die Reihe kommen, welche zirka 10.000 *PS* benötigt und für deren Betrieb ausreichende Wasserkräfte vorhanden sind.

In Österreich sind die Studien für die Elektrisierung der neuen Alpenbahnen und der Arlbergbahn wohl durchgeführt und die Wasserkräfte gesichert worden (für die Alpenbahnen eine Wasserkraft des Isonzo mit 140 *m* Gefälle, für die Arlbergbahn eine solche am Inn bei Landeck mit 70 *m* Gefälle), aber ein Termin für den Beginn der Bauarbeiten ist nicht bekannt.

Inzwischen haben die Versuche mit elektrischem Vollbahnbetrieb begonnen, welche die Schwedischen Staatsbahnen im heurigen Sommer auf ihren Linien durchführen; die Schwedischen Staatsbahnen haben bereits dem Reichstag eine Vorlage behufs Ankaufes der für die Elektrisierung der Staatsbahnen erforderlichen Wasserkräfte überreicht.

Wie bekannt, haben auch unsere militärärarischen Fabriken der Ausnützung von Wasserkräften durch Elektrizität ihre Aufmerksamkeit zugewendet und erst vor kurzem wurden in Wöllersdorf und Wr.-Neustadt interessante Bauten fertiggestellt, welche von Fachleuten als sehenswert bezeichnet werden. In Wöllersdorf besteht eine 150pferdige, in Wr.-Neustadt (im Akademiepark) eine 400pferdige Wasserkraftanlage, welche beide, trotzdem sie zirka 5 *km* voneinander entfernt sind, durch elektrische Fernleitung miteinander gekuppelt, tadellos gemeinsam arbeiten und demnächst auch nach der mehr als 15 *km* entfernten Pulverfabrik Blumau die verfügbare Wasserkraft am Tage abgeben sollen, während am Abend und in den Nachtstunden die Beleuchtung der Wiener-Neustädter Militärakademie und der sämtlichen Fabriken in Blumau und Wöllersdorf mittels dieser Wasserkräfte erfolgt. Die vollkommene und rationelle Ausnützungsart dieser beiden Wasserkräfte bei Tag und Nacht kann als mustergiltig gelten. Es soll beabsichtigt sein, behufs Kraftvermehrung und Erzielung von Kohlenersparnissen, noch weitere Wasserkräfte anzugliedern. Es ist von Interesse, zu erwähnen, daß vor einigen Jahren auf der Schleppbahn in Wöllersdorf elektrischer Betrieb, und zwar ganz nach dem System der elektrischen Valtellinabahn in Oberitalien ausgeführt wurde, welche Bahn auch im kleinen ein vollkommenes Bild einer Hochspannungs-Drehstrombahn, genau wie sie auf der Simplonbahn zur Ausführung gelangt, darstellt. Die elektrische Schleppbahn Wöllersdorf, welche gleichfalls von der Wasserkraft betrieben wird, besitzt eine zirka 50pferdige Lokomotive. Der Betrieb hat sich technisch und namentlich wirtschaftlich (er ist ungemein sparsam) sehr gut bewährt.

Nochmals „Techniker oder Juristen".

Es möge mir gestattet sein, nochmals auf diese Frage zurückzukommen, *) da ich in der Lage bin, auf eine bemerkenswerte, neue Tatsache hinzuweisen. Ich meine hiemit nicht die ausgezeichneten Ausführungen des Herrn Sektionschefs Exner in der Clubversammlung am 27. November a. c., die bewiesen, daß auch prominente Fachmänner Ideen nahestehen, wie ich sie unlängst ausführte. Ich will nur auf eine Notiz hinweisen, die Nr. 89 der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" unter dem Schlagworte „Die ungarische Verkehrsakademie" erschien und die auch für jene interessant ist, welche die Frage der schulmäßigen Fachbildung der Eisenbahnbeamten studieren. Sie lautet:

„Nach dem ausgearbeiteten Programm für die geplante Verkehrsakademie, welche der unmittelbaren Aufsicht des Handelsministeriums unterstellt werden soll, wird diese aus drei Fachabteilungen bestehen, die dazu dienen, für die drei Hauptzweige des Verkehrswesens, nämlich für Eisenbahnen, Post, Telegraph, Fernsprecher und Postsparkassen, sowie für das Schiffahrtswesen nicht nur ein entsprechend geschultes Manipulationspersonal heranzubilden, sondern auch den Anwärtern für die höhere Laufbahn Gelegenheit zur Erweiterung ihres Fachwissens zu bieten. Dementsprechend sind für jede Fachabteilung mit Ausnahme der Navigationsschule je zwei Lehrkurse vorgesehen: der untere zur Heranbildung des Manipulationspersonales, der höhere zur Vorbereitung für die höhere Laufbahn. Die Vorrückung in die obere Gehaltsklasse oder die Bekleidung einer leitenden Stellung im Eisenbahndienste, wird von dem erfolgreichen Besuch des höheren Lehrkurses abhängig gemacht. Als ordentliche Hörer werden in den unteren Lehrkursen nur die Abiturienten einer Mittelschule, aber auch nur dann zugelassen, wenn sie wenigstens zwei Jahre in praktischer Verwendung gestanden haben. In den höheren Lehrkurs können nur diejenigen Aspiranten beordnet werden, die nach erfolgreichem Besuche des unteren Lehrkurses, wenigstens fünf Jahre hindurch ihre Verwendbarkeit in allen Zweigen des Dienstes nachgewiesen haben. Bezüglich der Vorbildung der Anwärter für den höheren Kurs besteht nur die Beschränkung, daß diese in erster Reihe unter den Kandidaten mit Universitätsbildung gesucht werden. Sollten sich aber auch unter den Beamten mit geringerer Schulbildung Kandidaten finden, die durch ihre an den Tag gelegte Tüchtigkeit und durch ihre persönliche Eignung zu leitenden Stellungen befähigt erscheinen, so steht deren Aufnahme nichts im Wege. Das entworfene Programm soll von einer vom Handelsministerium einberufenen Enquete begutachtet werden."

Es scheint, daß Ungarn, dieses merkwürdige Land, das in so vieler Beziehung seine eigenen Wege gehen will, auch in der Frage der Vorbildung und berufsmäßigen

*) Vergl. Nr. 32 ex 1906 dieser Zeitung.

Digitized by Google

Fachbildung seiner Verkehrsbeamten (im weiteren Sinne des Wortes) selbständig und unabhängig von den überlieferten Ansichten seines Nachbars vorgehen wird. Es ist auch um mehrere Schritte weiter als die österreichische Reichshälfte. Hier stand diese Angelegenheit infolge eines Antrages des Sektionschefs Exner, der ersuchte, die Frage der planmäßigen Vorbildung der Beamten und sonstigen technischen und administrativen Bedienstelen in Erwägung zu ziehen, in der diesjährigen Herbsttagung des Staatseisenbahnrates (Sitzung des Ausschusses für allgemeine Angelegenheiten am 28. November a. c.) in Verhandlung. Seitens der Regierung konnte aber nur die Erklärung abgegeben werden, daß „das Eisenbahnministerium bei der Unterrichtsverwaltung zur Sicherstellnng einer speziell eisenbahnfachlichen Weiterbildung jener Kandidaten, die nach Absolvierung ihrer juristischen oder technischen Hochschulstudien auf den Eintritt in den Eisenbahndienst und auf die seinerzeitige Erlangung eines höheren leitenden Postens in demselben reflektieren, die Errichtung spezieller eisenbahnfachwissenschaftlicher Vorlesungen an den wichtigsten, hiefür in Betracht kommenden heimischen Universitäten und technischen Hochschulen beantragt habe.“ Es wird hiedurch beabsichtigt, „diesen Kandidaten schon frühzeitig und, wenn möglich schon während ihrer Hochschulstudien die Aneignung des erforderlichen, ergänzenden theoretischen Fachwissens zu ermöglichen“. Im übrigen seien die „Vorarbeiten bereits so weit gediehen, daß in absehbarer Zeit eine Enquete von Eisenbahnfachmännern werde abgehalten werden können, nm über den in dieser Richtung einzuschlagenden Weg Klarheit zu gewinnen, da diesfalls selbst in Fachkreisen die Meinungen noch weit auseinandergehen“. Wenn zwar in Ungarn auch der landesübliche, aber etwas unfruchtbare Weg einer Enquete eingeschlagen werden soll, so ist doch das ungarische Programm das praktischere. Es ermöglicht den schon im Dienste stehenden und gewisse Dienstesерfahrung besitzenden Beamten ihre fachliche Vorbildung zn erweitern, Theorie und Praxis kritisch zu untersuchen und so den richtigen Nutzen aus den fachwissenschaftlichen Vorlesnngen zn ziehen. Es gestattet aber auch dem Beamten mit minderer Vorbildung, falls er die Qualitäten hiefür aufweist, die höhere Laufbahn zu betreten und erfolgreich mit den Beamten, die den Vorzug akademischer Vorbildung besitzen, in Konkurrenz zu treten. Hiedurch aber tritt es in einen Gegensatz zu den Forderungen der Juristen und Techniker, die die höheren (leitenden) Posten, ausschließlich den Absolventen der Hochschulen vorbehalten wissen wollen.

Josef Fleischner.

CHRONIK.

Personalnachrichten. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 12. Dezember d. J. den Ministerialrat Dr. Karl Freiherrn von Banhans zum Sektionschef extra statum im Eisenbahnministerium und zum Direktor der für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu errichtenden Direktion allergnädigst zu ernennen geruht.

Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Monate Oktober 1906 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zehn Monaten 1906 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1905.

Im Monate Oktober 1906 wurden nachstehende neue Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 1. Oktober die Teilstrecken Feistritz im Rosental—Assling (lang 25·263 *km*) und Villach—Rosenbach (lang 22.623 *km*) der Karawankenbahn im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Villach, ferner

die 0·600 *km* lange Teilstrecke Gellertplatz—Absbergasse der elektrischen Straßenbahnen der Gemeinde Wien und

am 15. Oktober die 36·088 *km* lange Fortsetzungslinie Zwettl—Martinsberg der Lokalbahn Schwarzenau—Zwettl im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Wien;

am selben Tage die 19·542 *km* lange Lokalbahn Dandleb—Rokitnitz im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Prag und die 48·777 *km* lange Lokalbahn Tarnów—Szczucin im Betriebe der k. k. Staatsbahndirektion Krakau.

Haupt- und Lokalbahnen.

Im Monate Oktober 1906 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 15,870.500 Personen und 13,581.738 *t* Güter befördert und K 68,150.375 vereinnahmt, das ist pro *km* K 3155.

Im gleichen Monate 1905 betrug die Einnahme K 66,945.117 oder pro *km* K 3180; es resultiert daher für den Monat Oktober 1906 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·8 %.

In den ersten zehn Monaten 1906 wurden auf denselben Bahnen 161,624.502 Personen und 104,661.202 *t* Güter befördert und K 618,297.644 vereinnahmt.

In der gleichen Zeitperiode 1905 betrug die Einnahme K 576,689.673. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die zehnmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 21.310 *km*, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1905 dagegen 20.885·5 *km* betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro *km* für die erwähnte Zeitperiode 1906 auf K 29.014 gegen K 27.612 im Vorjahre, das ist um K 1402 günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1906 auf K 34.817 gegen K 33.134 im Vorjahre, das ist um K 1683, mithin um 5·1 % günstiger.

Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen im November 1906.

I. Eigene und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen.

(Betriebslänge 9190 *km* 1906, 8886 *km* 1905.)

Befördert wurden 2,925.330 Personen und 3,954.300 *t* Güter, eingenommen hiefür K 5,019.800, bezw. K 18,980.900, zusammen K 24,000.700 (+ 1,730.923 gegen November 1905).

Nach der provisorischen Ermittlung betrugen im Monate November 1906 die Transporteinnahmen der Westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 3,327.800 (3,015.900 Reisende), im Güterverkehre K 13,487.700 (3,178.100 *t*), bei den Östlichen Staatsbahnen im Personenverkehre K 1,692.000 (909.400 Reisende), im Güterverkehre K 5,493.200 (776.200 *t*).

Gegenüber dem definitiven Erfolge des Monats November 1905 brachte die Gesamteinnahme des Berichtsmonats im Personenverkehre eine Mehrergebnis von K 444.283 (+ 374.400 Reisende), im Güterverkehre von K 1,286.640 (+ 272.200 *t*).

Digitized by Google

Zu den höheren Ergebnissen des Personenverkehrs trugen die Westlichen Staatsbahnen K 377.770 (+ 336.200 Reisende), die Östlichen Linien derselben K 66.513 (+ 38.200 Reisende) bei.

Von der Mehreinnahme des Güterverkehrs entfallen K 850.718 (+ 197.400 *t*), auf das Westliche und K 435.922 (+ 74.800 *t*) auf das Östliche Staatsbahnnetz.

Die höheren Einnahmen des Personenverkehrs der Westlichen Staatsbahnen sind auf den Zuwachs der neuen Alpenbahnen, sowie auf die allgemeine Besserung der wirtschaftlichen Lage und die günstigen Witterungsverhältnisse des Monats November zurückzuführen. Auf den Östlichen Staatsbahnen war die Beförderung von Arbeitern eine sehr rege, auch hielt der Verkehr von Reisenden aus Rußland noch immer in beträchtlichem Umfange an.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehre haben zunächst in der anhaltenden Verkehrssteigerung, sodann in dem anwachsenden Verkehre der neuen Alpenbahnen und den Ergebnissen der Stationsgebühr ihre Ursache.

Unter jenen Artikeln, in deren Beförderung eine wesentliche Zunahme zu bemerken war, sind hezüglich der Westlichen Staatsbahnen Kohle, Holz und Erze, hinsichtlich des Östlichen Netzes Getreide, Schnitt-, Bau- und Brennholz, lebende Tiere, Eier und Petroleum zu nennen.

II. Wiener Stadtbahn.

(Betriebslänge 38 *km*.)

Befördert wurden 2,465.000 Personen und 63.000 *t* Güter, eingenommen hiefür K 345.000, bezw. 75.000, zusammen K 420.000 (— 4617 gegen November 1905).

Der Personenverkehr zeigt nach der provisorischen Ermittlung gegenüber dem definitiven Erfolge des Monats November vorigen Jahres im Berichtsmonate eine Zunahme um K 16.860 (+ 128.800 Reisende), dagegen ergab sich im Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 21.477 (— 8600 *t*), wegen der schwächeren Beförderung von Bauma terialien auf der Vorortelinie.

Die Gesamteinnahme vom 1. Jänner bis Ende November 1906 stellt sich im Personenverkehre um K 164.634 (+ 1,034.200 Reisende), im Güterverkehre um K 40.904 (+ 57.400 *t*) höher als das Ergebnis der gleichen Periode des Vorjahres.

Fleischteuerung und Eisenbahntarif. Die in der Presse kürzlich mehrfach erörterte Frage, ob der herrschenden außergewöhnlichen Höhe der Fleischpreise durch eine Ermäßigung der Eisenbahntarife für Schlachtvieh begegnet werden könne, wird in der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung" in einem längeren Aufsatze besprochen, indem der Verfasser (natürlich unter Zugrundelegung deutscher Tarifverhältnisse) die folgende Berechnung anstellt: „Wer 48 Schweine auf eine Entfernung von 100 *km* bezieht, zahlt für das Stück Mk. 0·65 Fracht. Bei einem Durchschnittsgewicht des Schweines von 90 *kg* kommen auf 1 *kg* Lebendgewicht 0·9 Pfg., auf 1 *kg* Schlachtgewicht 1·2 Pfg. Bei Kälber und Schafen, die ein geringeres Durchschnittsgewicht haben, erhöhen sich die anteiligen Beträge um etwa ein Drittel. Falls nun wirklich die Regierungen, dem Drängen der Landwirtschaft folgend, auf eine Herabsetzung der Tierfrachten eingehen und sogar eine Ermäßigung von, willkürlich angenommen 30% der Gesamtfracht eintreten lassen würden, so entfiele auf 1 *kg* Fleisch nur ein Pfennigbruchteil, der beim Kleinverkauf selbstverständlich nicht zum Ausdruck kommen kann. Was in diesem Falle die Eisenbahnen an Einnahmen einbüßen und somit dem steuerzahlenden Volke entzogen würde, könnte also der Allgemeinheit überhaupt nicht wieder zugute kommen, sondern würde lediglich im Groß- und Zwischenhandel hängen bleiben.

Ganz ähnlich liegen auch die Verhältnisse beim Versand von Rindvieh, und der Verfasser gelangt daher ganz gewiß mit vollem Rechte zu dem Ergebnisse, daß eine solche Maßnahme den gewünschten Erfolg nicht haben könne, vorausgesetzt, daß die Bahnen im Tierverkehr nicht unter ihre eigenen Selbstkosten herunterge hen würden, was ihnen aber doch vernünftigerweise nicht zugemutet werden kann.

Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1905. Das russische Eisenbahnministerium hat soeben eine umfangreiche Arbeit publiziert, die wie nicht anders zu erwarten war, im allgemeinen ein trauriges Ergebnis für die russischen Eisenbahnen im Jahre 1905 liefert. Aus den offiziellen Angaben geht hervor, daß das russische Eisenbahnnetz sich zum 1. Jänner 1906 um 1091 Werst vergrößert und so eine Gesamtlänge von 57.365 Werst erreicht hat. Abgesehen von dieser Vergrößerung stellt alles übrige einen mehr oder minder großeren Rückschritt gegen das Jahr 1904 dar. So wurden im Jahre 1905 auf den russischen Bahnen insgesamt 112,830.936 Personen, das sind 720.702 Personen weniger als im Vorjahre und 8.112,230.000 Pud Frachten, das sind 572,075.000 Pud Frachten weniger als im Vorjahre befördert. Dementsprechend wurden im Jahre 1905 insgesamt 606,496.886 Rubel, das ist 48,335.909 Rubel weniger als im Vorjahr eingenommen; die Einnahme pro Werst ist also von 117·76 Rubel auf 106·85 Rubel zurückgegangen. Unter den russischen Eisenbahnen, deren Einnahmen im Vergleich mit dem Vorjahr am meisten gelitten haben, sind besonders hervorzuheben: Transkankasische Bahn (— 40·5%), Wladikankasische Bahn (— 21·5%), Samara—Slatrustower Bahn (—17%), Weichsel- und Jekaterinen-Bahnen (—16·5%), Warschau—Wiener Bahn (—12%) u. s. w. Die anderen russischen Eisenbahnen im europäischen Rußland haben eine Einbuße von durchschnittlich 8 bis 10% zu verzeichnen, während die russischen Bahnen in Sibirien nur geringe Verluste erlitten haben, die Einnahmen der Transbaikalbahn hatten sich sogar um 50·5% vergrößert, was wohl auf die erst im Jahre 1905 erfolgte Eröffnung des regelmäßigen Verkehrs auf dieser Bahn zurückzuführen ist. Dagegen haben die russischen Zufuhrbahnen und solche, die dem Ortsverkehr dienen, mit nur wenigen Ausnahmen erfolgreich gearbeitet. Unterbilanz haben die in dem Lodzer Fabrikbezirk mündenden Schmalspurbahnen (—14%) und solche in den Ostseeprovinzen (—9%) zu verzeichnen.

Das englische Parlament über die Dienstdauer beim Eisenbahnbetriebe. Hierüber berichtet die „Times" vom 15. Mai 1906 folgendes: Das Parlamentsmitglied Mr. Alden lenkte die Aufmerksamkeit des Hauses auf die Dienstdauer beim Eisenbahnbetrieb und stellte folgenden Antrag: „Nach der Meinung des Parlamentes sei die Dienstdauer beim Eisenbahnbetriebe trotz des Inkrafttretens des Gesetzes vom Jahre 1893 in vielen Fällen unverhältnismäßig lange und erfordere nachdrückliches Eingreifen durch die Gesetzgebung und Verwaltung, um ihre Verkürzung zu einer entsprechenden normalen (to a reasonable standard) zu sichern.

Der Antragsteller begründete seinen Antrag folgendermaßen: Es habe zwar eine Verbesserung hinsichtlich der Dienstdauer der Eisenbahnbediensteten platzgegriffen, aber es sei noch ein weites Feld für Verbesserungen vorhanden. Die Berichte der Unternehmungen über die Dienstdauer der Angestellten seien weder zufriedenstellend, noch lassen sie einen Schluß zu. Die Wirksamkeit des Gesetzes hänge von den Beschwerden der Eisenbahnbediensteten ab. Diese wollen natürlich vermeiden, bei ihren Verwaltungen Mißfallen zu erregen. Es sollten daher dem board of trade erweiterte Befugnisse eingeräumt, die Zahl der Inspektoren vermehrt werden und den Unternehmungen die Pflicht auferlegt werden, monatliche Berichte über länger als zwölfstündige Dienstzeiten vorzulegen. Eine zehn- und nicht eine zwölfstündige Arbeitszeit sollte als Ziel einer gesetzlichen Regelung ins Auge gefaßt werden.

Digitized by Google

In der Debatte, welche über diesen Antrag stattfand, stellten sich die meisten Redner auf Seite des Antragstellers. Den Standpunkt der Bahnen vertrat Colonel Lockwood, welcher erklärte, daß die Eisenbahnunternehmungen zwar einzelne Fälle von zu langer Dienstdauer zugeben, daß sie jedoch eine Prüfung ihres Betriebes nicht zu scheuen hätten. Bei einer Regelung der in Rede stehenden Frage liege die Schwierigkeit darin, welche Auffassung das Haus von einer entsprechenden normalen Dienstdauer (a reasonable standard) habe. Die einen meinen, sie betrage zwölf, die anderen zehn und wieder andere acht Stunden, während Praktiker des Eisenbahnbetriebes sogar ohne weiters bestätigen werden, daß die fünfstündige Arbeit eines Lokomotivführers eines Expreßzuges ebenso sehr seine geistigen als seine physischen Kräfte erschöpfe. Aufgabe des Hauses sollte es daher sein, eine allgemeine Kürzung der Dienstdauer aller Eisenbahnbediensteten in Betracht zu ziehen.

Ein anderer Redner machte darauf aufmerksam, daß nicht alle englischen Bahnen finanziell in der Lage seien, von einer zwölfstündigen Arbeitszeit zu einer zehnstündigen überzugehen und daß die Intensität des Dienstes auf einer Lokalbahn mit der einer Hauptbahn sich nicht vergleichen lasse. Ein großer Fortschritt wäre schon damit erzielt, wenn die Hauptbahnen die zwölfstündige Dienstzeit als normale festsetzen würden. Einen Zwang auf die Eisenbahnunternehmungen in dieser Richtung auszuüben, sei das nächste Ziel der Partei des Redners.

Die oben wörtlich wiedergegebene Resolution wurde sohin angenommen.

Einführung eines wöchentlichen Ruhetages im Eisenbahndienste Frankreichs. Auf Grund des Gesetzes vom 13. Juli 1906 wurde in Frankreich die obligatorische Sonntagsruhe eingeführt. Mit Rücksicht auf die Eigenthümlichkeiten des Eisenbahndienstes (seine Veränderlichkeit in Hinblick auf die Jahreszeiten, seine Verschiedenheit nach den einzelnen Kategorien der Angestellten und der Natur der Arbeit, verschiedene Bedeutung der Bahnhöfe für den Verkehr etc.) hatte das erwähnte Gesetz die Eisenbahnbediensteten hievon ausdrücklich ausgenommen.

Nichtsdestoweniger entschlossen sich die Verwaltungen der großen Privatbahnen ihren Angestellten 52 Ruhetage im Jahre zu gewähren und verständigten von diesem Entschlusse den Minister der öffentlichen Arbeiten am 21. September d. J. in einem gemeinsamen Schreiben. Dieser sprach den Verwaltungen seine Anerkennung in warmen Worten aus.

Der Entschluß der Verwaltungen fand in der Öffentlichkeit je nach dem Parteistandpunkte der Beurtheilenden eine verschiedene Aufnahme. Ein Teil der französischen Presse, welche sich mit der Angelegenheit lebhaft beschäftigte, sah in diesem Beschlusse einen Beweis der Lebensfähigkeit des Privatbahnsystemes und des fortschrittlichen Geistes der Verwaltungen.

Ein anderer Teil der Presse erblickte in dem Vorgehen der Verwaltungen bloß ein Mittel, einer strengen gesetzlichen Statuierung eines wöchentlichen Ruhetages der Eisenbahnbediensteten vorzubeugen. Unter den Eisenbahnbediensteten selbst entstand lebhafte Besorgnis, daß der vielen Kategorien derselben bereits eingeräumte jährliche Erholungsurlaub von 14 Tagen durch Einrechnung in die 52 Ruhetage verloren ginge.

Gegenwärtig sind die Verwaltungen damit beschäftigt, die Details der Reorganisation des Dienstes, welche eine nicht unbedeutende Erhöhung des Personalstandes mit sich bringt, zu studieren. Sie hoffen die Neuerung in 18 Monaten durchzuführen, halten es jedoch für nötig, daß vorerst das Betriebsreglement in gewissen Richtungen abgeändert werde (z. B. Ablieferung an Sonntagen, Einbeziehung des Sonntages in den Lauf der Fristen etc.).

LITERATUR.

Die Grundzüge des Etatswesens und die Finanzordnung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung. Als Lehr- und Nachschlagebuch bearbeitet von Gustav Stahn, Rechnungsrat. Verlag von W. G. Korn, Breslau.

Die geradezu musterhaften preußischen Vorschriften über die Rechnungslegung, Kassengebarung etc. (Finanzordnung etc.) leiden nur an einem Fehler: sie sind entsetzlich umfangreich, zwölf starke Bände, Großoktavformat! Ihr Studium ist für den Anfänger und selbst für den außerhalb der preußischen Verwaltung stehenden Fachmann eine Qual, obwohl durch Beigabe von Beispielen und Mustern tunlichst für Anschaulichkeit gesorgt ist.

Alle, die in dieses Fachwissen eindringen müssen oder wollen, werden dem oben genannten Verfasser gerne für seinen ausgezeichneten Leitfaden aufrichtigen Dank zollen. Gibt er doch auf 169 Seiten einen zusammenhängenden, leicht faßlichen, trefflich gegliederten Überblick über dieses große Gebiet, so daß nach eingehendem Studium und Erfassen dieses Leitfadens die Mühe des Studiums der Vorschriften selbst wesentlich erleichtert wird.

Bei der Massenhaftigkeit des behandelten Stoffes ist es natürlich ganz ausgeschlossen, eingehend darüber zu berichten. Das Buch muß studiert werden. Bemerken wollen wir nur, daß es das gesamte Ausgaben- und Einnahmenwesen umfaßt. Eine vorzügliche Ergänzung hiezu bilden die besonders veröffentlichten „Rechnerischen Übungsaufgaben“ und deren Lösungen, welche den Anfänger in den Stand setzen, praktisch seine Kenntnisse zu erproben.

Das Buch sollte in Österreich eingehend studiert werden, da es gewiß sehr lehrreiche Kenntnisse zu vermitteln geeignet ist, die bei der Neueinrichtung unseres staatlichen Rechnungswesens verwertet werden könnten. Dr. Hilscher.

Was sind und wie entstehen Erfindungen? Eine entwicklungstheoretische Studie von Ingenieur Josef Löwy, Mitglied des k. k. Patentamtes in Wien.

Diese im Verlage von A. Hartleben, Wien und Leipzig, erschienene Studie sucht das Wesen des Erfindens auf Grund naturwissenschaftlich-philosophischer Basis zu erklären.

Es ist nicht zu leugnen, daß die sehr interessanten Ausführungen des Verfassers für das ausgebreitete Gebiet des Erfindens im allgemeinen als sehr zutreffend angesehen werden müssen, wenn man auch im besonderen wird anführen können, daß seine theoretischen Entwicklungen nicht in allen Fällen anzuwenden sein werden. Insbesondere dann nicht, wenn es sich um unmittelbare, spontane und nicht als Entwicklungsglied aufzufassende Erfindungen handelt.

Sehr geistreich sind jene Ausführungen, nach welchen die menschliche Schöpferarbeit bewußt mit dem Kopieren der Natur anfängt und dieses Kopieren unbewußt fortsetzt, sowie daß dort, wo die organische Entwicklung aufhört, als eine Fortsetzung derselben die technische Entwicklung anfängt.

Die Tätigkeit des Erfinders als das Ergebnis einer Reihe vorangegangener Einzelleistungen darstellend, gelangt der Verfasser zu dem Schlusse, daß die Patentgesetze aller Staaten einer Definition des Begriffes „Erfindung“ aus dem Wege gehen, und daß im Sinne seiner Ausführungen bei der Beurteilung einer technischen Leistung immer der sogenannte „erfinderische Schritt“ als Maßstab angelegt werden müsse.

Die recht interessante Broschüre schließt mit einer Apostrophe an die jüngste der Wissenschaften, die Technik,

Digitized by Google

der die Königin Philosophie die Hand reicht, um sie aus dem unverdienten Dunkel emporzuheben in das Licht der Anerkennung.
K. S.

Die Verarbeitung der Metalle und des Holzes. Von Egbert v. Hoyer, Professor der mechanischen Technologie an der k. bayer. technischen Hochschule zu München etc. Vierte, neu bearbeitete Auflage. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag 1906.

Dieses bekannte, viel verwendete Lehrbuch wurde in seiner neuesten, der vierten Auflage, vielfach erweitert, indem der Verfasser den technischen Fortschritten, die stets dahin zielen, die Handarbeit durch mechanische Hilfsmittel zu ersetzen, Rechnung trug. Auch die immer mehr sich ausbreitende Verwendung des elektrischen Stromes zur Fortleitung von Energie und dessen Einfluß auf die Anordnungen der Arbeitsmaschinen, sowie auch die neueren Erkenntnisse über die Eigenschaften der Arbeitsstoffe mußten Berücksichtigung finden.

Die Darstellung der Grundformen der materiellen Arbeitsmittel, sowie der Arbeitsprinzipien, der damit im Zusammenhange stehenden Arbeitseigenschaften der Rohstoffe und der erzielten Arbeitsprodukte bilden den Gegenstand des Lehrbuches, dessen vierte Auflage wohl bald vergriffen sein wird.
B. K.

Haberlands Unterrichtsbriefe für das Selbststudium der französischen Sprache. Herausgegeben von Rektor H. Michaelis und Prof. Dr. P. Passy. Brief 16—20. Verlag von E. Haberland, Leipzig-R., Eilenburgerstr. 10/11. Preis der einzelnen Briefe je 75 Pfg.

Die vorliegenden fünf letzten Briefe des 1. Kursus bringen den Schluß des prächtigen Lustspiels „La joie fait peur“, das dem Lehrgange zugrunde gelegt ist. Der Schüler wird durch die gediegene Methode des Verfassers im fremden Sprachelement soweit heimisch gemacht, daß er nach erfolgreicher Durcharbeitung des I. Kursus französische Texte von mittlerer Schwierigkeit (Erzählungen, Prosa-Lustspiele, Zeitungen und Zeitschriften) mit Verständnis zu lesen vermag und über eine entsprechende Sprech- und Schreibfertigkeit verfügt.

Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben von Prof. Dr. Fr. Umlauft. XXIX. Jahrgang 1906/1907. (A. Hartleben's Verlag in Wien, jährlich 12 Hefte zu 1 K 25 h. Das oben erschienene 2. Heft des XXIX. Jahrganges hat folgenden Inhalt: Die Marshallinseln von F. Albrecht (Mit einer Karte und 3 Abb.) — Altes und Neues vom Kongostaat. Von Paul Friedrich in Chemnitz. — Die britischen Inseln und die Briten. Von Prof. Dr. Alfred Kirchhoff. (Fortsetzung und Schluß.) — Ein Ausflug in die Eifel. Von Dr. Moritz Meyer in Hamburg. (Mit 3 Abb.) — Der Mekong und Laos. Von Oberstleutnant a. D. v. Kleinz in Berlin-Steglitz. etc.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 4. Dezember 1906. Der Herr Präsident Sr. Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

„Ich beehre mich hiemit, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

In der nächsten, am Dienstag, den 11. Dezember 1/47 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr k. k. Regierungsrat August Ritter v. Loehr einen Projektions-Vortrag: Reisebilder: „Von Upsala bis Cattaro“ halten. Zu diesem Vortrage werden auch Damen und Kinder Zutritt haben.

Heute hält Herr Dr. Aladár Békés, Bahnarzt der k. k. priv. österr. Nordwestbahn einen Vortrag über: „Seh- und Farbenprüfung im Eisenbahndienst“.

Herr Dr. Békés erläuterte in ausführlicher Art die Prüfungsmethoden, durch welche eine genaue Prüfung des Sehvermögens der Bedien-steten und der Farbenempfindlichkeit vorgenommen werden kann. Namentlich die letztere kann durch eine von Herrn Dr. Békés konstruierte Farbenlaterne geprüft werden. Die Demonstration derselben, zu der der Vortragende einige „Farbenblinde“ beigezogen hatte, fand allgemeines Interesse. — Se. Exzellenz dankte Herr Dr. Békés für die wichtigen Ausführungen und schließt hiemit die Sitzung.

Bericht über die Clubversammlung am 11. Dezember 1906. Der Herr Präsident Se. Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

„Ich beehre mich hiemit, Ihnen folgende geschäftliche Mitteilungen zu machen:

Die diesjährige Silvesterfeier unter Beteiligung von Damen findet Samstag, den 29. Dezember, 8 Uhr abends statt.

In der nächsten, am Dienstag, den 18. Dezember, 1/47 Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr Ingenieur Rudolf F. Podzena einen Vortrag mit Lichtbildern halten unter dem Titel: „Streiflichter auf das sogenannte Problem der lenkbaren Luftschiffahrt und über die projektierte Verwendung derselben zur Erreichung des Nordpoles“. Zu diesem Vortrage werden auch Damen Zutritt haben.

Heute hält Herr k. k. Regierungsrat August Ritter v. Loehr einen Projektions-Vortrag: Reisebilder: „Von Up-sala bis Cattaro.“

Unter dem lebhaften Beifall des Publikums schilderte Herr Regierungsrat v Loehr seine interessante Reise. Zahlreiche Randbemerkungen, teils beschreibend, teils heiter kritisierend begleiteten die Vorführung vorzüglicher Laternenbilder. Se. Exzellenz Dr. v. Wittek hob denn auch in seinem am Schlusse des Vortrages vorgebrachten Dankeworten die Kunstart hervor, die den ausgezeichneten Bildern innewohnt. In dem lebhaften Beifalle, der dem Vortragenden gezollt worden war, lag der Wunsch, Herrn Regierungsrat v. Loehr noch öfter als Vortragenden begrüßen zu können.

Die diesjährige **Silvesterfeier** unter Beteiligung von Damen findet am Samstag, den 29. Dezember, 8 Uhr abends statt. Hervorragende Kunstkräfte haben ihre Mitwirkung bereits zugesagt.

Das Exkursions- und Geselligkeits-Komitee.

Schriften über Verkehrswesen.

Herausgegeben vom Club österr. Eisenbahn-Beamten.

Verlag von Alfred Hölder, Wien, I. Rotenturmstraße 12.

Reihe I. Enthält Sonder-Abdrücke umfangreicherer Artikel aus der „Österr. Eisenbahn-Zeitung“.

Reihe II. Enthält selbständige Werke, Monographien oder Darstellungen ganzer Gebiete.

Bisher sind erschienen:

Reihe, 1. Heft: „**Die Eisenbahn-Tariftechnik**“ von Emil Rank, Inspektor der k. k. priv. österr. Nordwestbahn. Ladenpreis K 1.60.

2. Heft: „**Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn**“. Von Hugo Koestler, k. k. Ober-Baurat. Ladenpreis K 1.20.

3. Heft: „**Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Österreichs**“. Eine Studie zur Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen. Von Oskar Leéder und Dr. Heinrich Roseuberg. Ladenpreis K. 1·20.

4. Heft: „**Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes**“. Von V. G. Bosshardt. Ladenpreis K 1·40.

5. Heft. „**Das Lokalbahnwesen in Österreich**“. Von Karl Pascher, k. k. Ministerialrat. Ladenpreis K 1·20.

6. Heft: „**Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges**“ und moderne Gesichtspunkte für deren Ausrüstung. Von Eduard Zanantoni, k. k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Ladenpreis K —·90.

7. Heft: „**Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Verschriften für den Verkehrsdienst**“. Von Ludwig Freund, k. k. Regierungsrat. Ladenpreis K 1·80.

I. Reihe, Band 1: „**Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht**“. Von Dr. Franz Hilscher, Bureau-Vorstandsstellvertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ladenpreis K 5.20.

Das Clubsekretariat vermittelt den Bezug dieser Werke.

Eigentümer, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis September am 1. und 15., jedes Monates, von Oktober bis März jeden Sonntag.

Mit 1. Jänner 1907 beginnt das 1. Quartal des XXX. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen fachwissenschaftlichen, technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhalts aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besonders Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen fachlichen Zweigen genommen und der Lauf der Zeitschrift in möglichst objektiver Weise klargestellt. Stehende Rubriken sind: die technische Rundschau, worin die neuesten einschlägigen technischen Nachrichten aus allen Kulturstaaten gebracht werden, volkswirtschaftliche Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinweis auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Übersicht für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachliterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischen Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und kostet inklusive Zusendung per Post:

Für Österreich-Ungarn:	Für das Deutsche Reich:	Für das übrige Ausland:
ganzjährig Kronen 10.—	ganzjährig . . Mark 12	ganzjährig . . Franc 20
halbjährig „ 5.—	halbjährig . . „ 6	halbjährig . . „ 10

Die Administration, Wien, I. Fischerstiege 11, Mezzanin.

Konkurs-Ausschreibung.

Bei der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg gelangt eine oder mehrere der nachstehend bezeichneten Dienststellen zur Besetzung:

1. Die Stelle eines provisorischen Konzepts-Adjunkten eventuell die Stelle eines Konzipisten. Den Vorzug erhalten Bewerber, welche bereits eine erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiete der Verkehrspolitik (insbesondere Eisenbahn- und Schiffahrtspolitik unter besonderer Berücksichtigung des in- und ausländischen Eisenbahntarifwesens und des Frachtrechtes) nachzuweisen in der Lage sind.

Die Stelle des provisorischen Konzeptsadjunkten gelangt mit einem Bezuge von 2000 K an Gehalt und 400 K an Quartiergeld vorerst provisorisch zur Besetzung; nach Ablauf eines Jahres kann bei zufriedenstellender Dienstleistung eine definitive Anstellung als Konzipisten mit den in der Gehalts- und Beförderungsvorschrift für die Beamten der Handels- und Gewerbekammer systemisierten Bezügen erfolgen.

Bewerber, welche in den oben erwähnten Fächern besonders qualifiziert sind und eine längere praktische Verwendung auf diesem Gebiete nachweisen, können eventuell als definitive Konzipisten mit dem Bezuge von 2600 K Gehalt und 600 K Quartiergeld, beziehungsweise als Konzipisten mit den systemisierten Bezügen der 2. Gehaltsstufe der Konzipistenrangsklasse d. i. 3400 K Gehalt, 600 K Quartiergeld und 600 K Personalzulage angestellt werden.

2. Eventuell die Stelle eines vertragsmäßig als Referenten des Tarifbureaus der Kammer anzustellenden Fachbeamten, welcher eine vollständige Beherrschung der Verkehrspolitik und des in- und ausländischen Eisenbahntarifwesens und Frachtrechtes nachzuweisen vermag. Bewerber um diese Stelle haben ihre Gehalts- und sonstigen Ansprüche in ihrem Gesuche anzugeben.

3. Eventuell die Stelle eines als Kanzleibeamten oder vertragsmäßig anzustellenden Kalkulations-Tarifenrs, welcher sich mit der vollständigen Beherrschung des österreichischen und ausländischen Eisenbahntarifwesens auszuweisen vermag. Bewerber um diesen Posten haben ihre Gehalts- und sonstigen Ansprüche im Gesuche auszuführen.

Bewerber um eine der sub 1—3 bezeichneten Stellen, wollen ihre mit einem Curriculum vitae, der Studien- und Verwendungszeugnisse, dem Nachweise der erforderlichen Fachkenntnisse, die Bewerber für eine der unter 1 angeführten Stellen insbesondere mit dem Nachweise der absolvierten rechts- und staatswissenschaftlichen Studien sowie ihrer Sprachkenntnisse belegten, ordnungsmäßig gestempelten Gesuche bis längstens

8. Jänner 1907

beim unterzeichneten Präsidium einbringen.

Die Bewerber haben in ihrem Gesuche anzuführen, um welche der drei verschiedenen Dienststellen sie sich bewerben.

Reichenberg, den 17. Dezember 1906.

Die Handels- und Gewerbekammer.

Der Präsident: **Alois Neumann.** — Der I. Sekretär: **Dr. Carus.**

Verlosungsverlust. Im Monat Jänner finden die Ziehungen der Kredit-, Donau-Regulierungs-, II. Boden- und Salzburger Lose sowie mehrerer anderer Lose und Obligationen statt, deren Verlosung mit dem kleinsten Treffer, bezw. Nominalbetrage, bedeutende Verluste verursacht. Die Versicherung gegen diese Verluste übernehmen die Zentral-Depositenkasse und Wechselstube des Wiener Bankvereines sowie dessen Filialen in Prag, Graz, Brünn, Aussig an der Elbe, Budapest, Lemberg, Czernowitz, Bielitz-Biala, Klagenfurt, Pilsen, Konstantinopel, Karlsbad, Teplitz, die Exposituren und Zweiganstalten in den Wiener Bezirken. Näheres im Inserat der genannten Wechselstube.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.

Tages-Schnellzug Nr. 6 mit allen drei Wagenklassen Salzburg—Wien.

Aus Anlaß der kommenden Weihnachtsfeiertage wird auf die besonders günstige Schnellzugverbindung Salzburg—Wien, durch den bereits ab 1. November l. J. während der ganzen Winterfahrplanperiode, d. i. bis inklusive 30. April 1907, täglich verkehrenden Schnellzug Nr. 6 (ab Salzburg 6.25 früh, an Wien-Westbahnhof 12.55 nachmittags), aufmerksam gemacht.

Zugsvermehrung auf der Pyrnbahn ab 6. Dezember 1906.

Mit 6. Dezember l. J. gelangten in der Teilstrecke Linz—Kirchdorf der Linie Linz—Selzthal die neuen Personenzüge Nr. 515 und Nr. 520 täglich regelmäßig nach nachstehender Fahrordnung in Verkehr.

Zug Nr. 515 ab Linz 7.45 abends, an Kirchdorf 9.34 abends.
Zug Nr. 520 ab Kirchdorf 12.55 nachmittags, an Linz 3.00 nachmittags.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifes Teil II.

Mit 1. Jänner 1907 tritt unter der Bezeichnung „Westdeutsch-Sächsischer Verkehr" ein neuer Tarif Teil II in Kraft.

Derselbe umfaßt den Verkehr zwischen den Stationen der königl. Eisenbahndirektion Altona, Magdeburg, Münster, Mainz, St. Johann-Saarbrücken, der Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und diverser deutschen Privatbahnen einerseits und den Stationen Friedland i. B. und Reichenberg (für Friedland i. B. nur hinsichtlich des Ausnahmetarifes B. 14) der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits. Exemplare dieses Tarifes erliegen in den Stationen Friedland i. B. und Reichenberg zur Einsicht bereit und sind bei der königl. General-Direktion der sächselschen Staatseisenbahnen in Dresden wie auch bei der unterzeichneten Direktion käuflich zu beziehen.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest Lemberg Czernowitz Innsbruck Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 602

Siemens & Halske
Aktiengesellschaft
WIEN, III. Hainburgerstraße 29.
Eisenbahnsicherungs-Anlagen.
Schwachstromanlagen u. Apparate
Telegraphie, Telephonie, Feuermelder, Wasserstandszeiger, Mediniermesser, Wassermesser, Minenzünder, Signalapparate, Ruhige Einrichtungen, Elementenbau.
Kabelfabrik in Floridsdorf b. Wien
Patentbleikabel für Stark- und Schwachstrom, Telegraphen- und Telephonzwecke, Gummibleikabel, Leitungsmaterial für Installationszwecke etc. 626

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien XX. Bez., Gießmanngasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbruchstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Wechselsperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel
für den
Bahnbau, Bahnerhaltungs- und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Bißing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C"-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13454. 610

Wichtig für Export-Waggonfabriken!
Fabriken und Stahlwerke Léonard-Giot.
Aktiengesellschaft. Arsène Léonard, Administrator, Marchienne au Pont Belgien.
Generalvertreter für Österreich-Ungarn: **Arthur Gobiet, Prag, Karolinenthal.**
Stahlwaren in allen Formen und Gewichten bis zu 30.000 Kilogramm. Patentiertes Verfahren.
Spezialitäten:
Achsen-Lagerungen. Pufferbüchsen, Waggonteile aller Art. Wagen-Radsterne, Kreuzungsstücke für Tender und Lokomotiven, Untergestelle für kleine Railwagen etc. etc. 607

K.K.S.
Gusstahl-Fellen-Fabrik mit elektrischem Betriebe erzeugt alle Gattungen von
Fellen und Raspeln für sämtlichen Werkstättenbedarf, sowie auch d. Aufnahm v. abgenutzten Feilen besorgt wird.
Lieferantes der k. k. priv. Südbahn.
608 **Karl Kolbeck's Söhne, Bruck a. Mur.**

Optisches Institut C. Reichert,
Wien, VIII., Bennogasse 24-26.

„Combinar" F:6,3
Satz-Anastigmat
Neues, lichtstarkes, anastigmatisches Universal-Doppel-Objektiv für alle Zwecke der Photographie.
Höchste Leistungsfähigkeit.
Öst. Pat. No. 14154. D. R.-P. No. 155525.
E. Pat. 17477/02.
Die Hälften des Objektives sind Einzelsysteme von langer Brennweite (F: 12,5) und als selbständige Anastigmate mit voller Öffnung zu Momentaufnahmen vorzüglich verwendbar.
„Solar" F:6,8 Neues, lichtstarkes, billiges, anastigmatisches Objektiv für alle Zwecke der Photographie.
Die Hinterlinse des „Solar" ist als Landschaftsobjektiv mit kleiner Blende verwendbar.
Preislisten über phot. Objektive und Kameras durch alle photogr. Handlungen sowie direkt gratis und franko.

Felix Blažíček WIEN v. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Decouplerzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 601
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 595
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen.
Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, **Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen** (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, **Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke** roh oder bearbeitet, **Drehscheiben.**

Darlehen!
Allgemeine Cantionsbank Aktiengesellschaft
General-Repräsentanz für Österreich:
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cantionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsverpfändung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6%; selbstverständ immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die Ablehnung seiner Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiger Schadenbeitragsbetrag, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (5 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 567

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Porzonyi, Wien, IX. Hörlgasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von R. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Redaktion und Administration: WIEN, I. Rosenbachgasse 11. Telephon Nr. 856. Postsparkassen-Konto der Administration: Nr. 806.346. Postsparkassen-Konto des Club: Nr. 806.998. Beiträge werden nach dem vom Redaktions-Komitee festgesetzten Tarife honoriert. Manuskripte werden nicht zurückgestellt.

Erscheint von April bis September am 1. und 15. jedes Monates von Oktober bis März jeden Montag.

Abonnement inkl. Postversendung: In Österreich-Ungarn: Ganzjährig K 10. Halbjährig K 5. Für das Deutsche Reich: Ganzjährig Mk. 12. Halbjährig Mk. 6. Im übrigen Auslande: Ganzjährig Fr. 20. Halbjährig Fr. 10. Bezugsstelle für Deutschland: Spielhagen & Schurich in Wien. Einzelne Nummern 20 Heller. Offene Reklamationen portofrei.

№ 39. **Wien, den 31. Dezember 1906.** XXIX. Jahrgang.

Klingers Reflexions-Wasserstands-Anzeiger

Über

130.000 Stück

in allen Industriestaaten der Welt im Betriebe.

Vorteile:

Wasserstand schwarz,
Dampfraum silberglänzend,
Rasches Erkennen des Wasserstandes,
Größte Betriebssicherheit,
Schutzgläser absolut überflüssig,
Täuschungen über den Stand des Wassers im Kessel ausgeschlossen.
Vollster Schutz gegen Explosionen wegen Wassermangel!

Kein Kessel sollte ohne diese Apparate in Verwendung stehen.

Gumpoldskirchner Maschinen- und Metallwaren-Fabrik

Rich. Klinger

GUMPOLDSKIRCHEN bei Wien. 646

Österreichische Siemens-Schuckert-Werke

Wien, XX/2. Engerthstraße 150.

Elektrische Beleuchtung
Elektrische Kraftübertragung 636
Elektrische Bahnen.

Dynamomaschinen • • •
Schaltapparate
Installationsmaterial. • •
• Elektromotoren •
Zähler
• • Bogenlampen. • •

Installationsbureau: VI/1 Mariahilferstraße Nr. 7.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft

Witkowitz (Mähren).

Post- und Telegrammadresse: *Witkowitz, Eisenwerk.* Eisenbahnstation: Schönbrunn und Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erzeugnisse: Roheisen, Eisengußwaren, vornehmlich Röhrenguß nachstehender Methode für Wasser-, Dampf- und Gasleitungen, Maschinen- und auch Bauguß, Stahlguß, Walzmaterial, und zwar Stab- und Façoneisen, Bau- und Werkzeugstäbe, Reservoir- und Kesselbleche, Stabstahl, Stahlbleche, Eisenbahn- und Grubenschienen aus Martinstahl, Tyres aus Martin- und Spezialstahl, Eisenbahnwaggonräder, Waggonachsen, komplette Räder-sätze, Wechsel und Kreuzungen, Drehscheiben, Wasserstation-Einrichtungen, Dampfkessel, Reservoirs, Gasometer, Brücken- und sonstige Baukonstruktionen, Gitterwerke, Schmiedestücke und diverse Zeugschmiedewaare, Maschinenbau, speziell Bergwerksmaschinen für Förderung und Wasserhaltung, Pumpenbau und Aufstürzung diverser maschineller Einrichtungen, mittels Wasserga geschweißte, elektrisch geschweißte und maschinell gepreßte Blechwaren, stumpf- und patentgeschweißte, wie auch nahtlose Röhren, Rohrmaste, feuerfeste Ziegel und bastische Steine.

Aufragen sind zu richten an die Zentral-Direktion in Witkowitz, Eisenwerk oder an die Kommerzielle Direktion, Wien, I. Operngasse 6 oder an das Verkaufsbureau, Prag, Stadtpark 19. 567

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Fabrik für **Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen-Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.** 513

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge **kostenfrei** ausgearbeitet.

Optisches Institut C. Reichert,

Wien, VIII., Bennogasse 24-26.

„Combinar" F:6,3
Satz-Anastigmat

Neues, lichtstarkes, anastigmatisches Universal-Doppel-Objektiv für alle Zwecke der Photographie. **Höchste Leistungsfähigkeit.**
Ord. Pat. No. 14164 D. R. P. No. 183559.
E. Pat. 17477/95.

Die Hälften des Objektives sind Einzelsysteme von langer Brennweite (F: 12,5) und als selbständige Anastigmate mit voller Öffnung zu Momentaufnahmen verwendbar.

„Solar" F:6,8 Neues, lichtstarkes, billiges, anastigmatisches Objektiv für alle Zwecke der Photographie.

Die Hinterlinse des „Solar" ist als Landschaftsobjektiv mit kleiner Blende verwendbar.

Preislisten über **phot. Objektive und Kameras** *durch alle photogr. Handlungen sowie direkt gratis und franko.*

FRANZ JANKOWSKY Erste österr.-schlesische

Rahmen-, Tischler-, Holz- u. Vergolderwarenfabrik

TROPPAU.

Lieferung aller Sorten Rahmen, Fensterkarnieseu, Luxusmöbel, Spiegel, Bilder etc.

= *Illustrierte Kataloge gratis und franko.* =

Digitized by Google

Garvens-Werke

WIEN

II. Handelskai 130

fabrizieren und halten großes Lager von:

Pumpen aller Art:

Baupumpen
Stationsbrunnenpumpen
Expreßpumpen für große Förderhöhen
Pumpen für Villen und Wohnhäuser und Fabriksanlagen
Pumpen für Haus u. Wasserleitungen.

Waagen für jeden Zweck:

Stationsbrückenwaagen
Kohlenwaagen
Magazinswaagen.

Kataloge u. Kostenvoranschläge auf Verlangen portofrei und kostenlos.

569

Erste österr. k. k. ausschl. priv. Fabrik für Riemenscheiben aus massiv gebogenem Holze.

Patent »Macholz« 49/700.

Ph. Jac. Lonsky & Söhne

Neutitschein, Mähren.

Zweiteilige Riemenscheiben aus massiv gebogenem Holze mit **Eisennabe.** Leichteste, dauerhafteste, unstreitig beste Riemenscheibe. In jeder Dimension.

Ohne Konkurrenz. Ohne Vergleich!

Riemenfänger.

Zahlreiche erste Auszeichnung. Referenzen hervorragendster Firmen.

Preisliste gratis und franko.

675

Glaser-Diamanten

in den verschiedensten Formen Diamanten z. Schreiben auf Glas u. Gravieren auf Stein f. Lithographen.

Brillanten Diamanten

f. Kattunfabriken, zum Justieren u. Spaltfeuern den Papier-Stänker, Vorstellen- u. Hartgußwalzen u. s. w. liefert die Firma 1040

A. Puschner & Co.

Wien, 9. Bezirk Porzellangasse 19, II/7.

Preisl. u. Verlang. gratis u. franko.

679

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft

Wien, III. Rennweg Nr. 5.

540

Gültig ab 1. Dezember 1906.

K. k. Österreichische Staatsbahnen.

Kürzeste Zugverbindungen:

Wien—Arlberg—Paris—Genf.

Wien—Köln—Brüssel—London.

Wien—Eger—Cheb—(Eisenstein)—Aachen.

Wien—Prag.

Wien Postsitz Venedig-Rom und Mailand-Genua.

Wien—Lemberg—Odessa—Kiew und Czernowitz—Bukarest—Constanza—Dedeagatsch.

Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Wallfischgasse 15.

Fahrkarten und sonstige Auskünfte werden in den Stadtbureaus, Bahnhof von Fahrkarten in Tarifen ertheilt. Letztere sind auch in allen Tabak-Trafiken und Buchhandlungen käuflich.

Die Stadtbureaus von 8 bis 4 Uhr, im Sommer von 8 bis 3 Uhr und durch Telephonverbindung mit Bahnhof und Hauptbahnhof.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1906/7. **Kürzeste und bequemste Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1906/7.

Gültig vom 15. Oktober 1906.

Wien—Triest—Italien (Adriatische Hafenplätze, Ostern—Ägypten).

Wien—Ebenfurth—Süd-Tirol—Italien (Meran—Arco—Riva).

Wien—Leoben—Pontafel—Italien.

Wien—Budapest—Belgrad—Orient.

Ungarn—Tirol—Italien.

Wien—Prag—Dresden—Berlin.

Wien—Budapest—Fiume—Abbazia.

Orientalischer Schnellzug.

Wien—Triest—Ägypten.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ORGAN
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

№ 39. Wien, den 31. Dezember 1906. XXIX. Jahrgang.

INHALT: Club-Veranstaltungen im Monat Jänner 1907. Die Zuständigkeit der Behörden zur Entschädigungsfeststellung für aufzulassende Bahnübersetzungen und die Berechnung dieser Entschädigung. Von Dr. Wilhelm Kowarz. — Technische Rundschau: Petroleumheizung auf mexikanischen Eisenbahnen. Eine neue Sicherung für Eisenbahnzüge. Leistung von Heißdampf-Lokomotiven. Die neue bayerische Schnellbahnlokomotive. Der elektrische Betrieb im Simplontunnel. — Chronik: Kinderfahrkarten. Die vierte Klasse in Württemberg. — Literatur: Der Automobilmotor im Eisenbahnbetriebe. Die grundbücherliche Durchführung der Wasserstraßen. Elektrische Telegraphie. — Club-Nachrichten: Bericht über die Ciubversammlung am 18. Dezember 1906.

Club-Veranstaltungen im Monat Jänner 1907.

9. Jänner. Vortrag,*) E. L. Grieszelich, Vertreter der „Leipziger Illustrierten Zeitung“: *„Über den Fremdenverkehr von Wien und Berlin“*.

15. Jänner. Vortrag, Ober-Ingenieur Spitzer, über: *„Azetylenbeleuchtung bei Eisenbahnen“*. (Mit Demonstrationen und Lichtbildern.)

22. Jänner. Vortrag, Julius Pojmann, Direktor der Landeskuranstalt in Ilidze: *„Über Bosnien und die Herzegowina, mit Berührung von Dalmatien und Montenegro“*. (Mit Lichtbildern.) Zu diesem Vortrag haben auch Damen Zutritt.

26. Jänner. Vergnügungs-Abend unter Beteiligung von Damen. 8 Uhr.

29. Jänner. Vortrag, Ing. Professor A. Budau, über: *„Mitteilungen über eine Studienreise durch Oberitalien und über die Mailänder Ausstellung.* (Mit Lichtbildern.)

*) Die Vorträge beginnen um ½7 Uhr.

Die Zuständigkeit der Behörden zur Entschädigungsfeststellung für aufzulassende Bahnübersetzungen und die Berechnung dieser Entschädigung.

Von Dr. Wilhelm Kowarz, Bahnkommissär in Linz.

Anläßlich des Umbaues der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges gelangten bei zweihundert Bahnübersetzungen zur Auflassung. Da die Grundbesitzer gerade für die Auflassung dieser Rampen die größten Entschädigungen verlangten und zugesprochen erhielten, dürfte es von allgemeinem Interesse sein, das Ergebnis der zahlreichen Streitigkeiten über die Zuständigkeit der Behörden zur Feststellung der Höhe dieser Entschädigung und über die Grundsätze der Bemessung dieser Entschädigung mitzuteilen.

Der Ökonomiebesitzer L. R. hatte von seinem Hause und Wirtschaftsgebäude drei Übersetzungen über die Bahn zu dem jenseits der Bahn gelegenen Grundbesitze. Diese Bahnrampen waren von einander nur 200 *m* entfernt. Durch die Umänderung des Lokalbetriebes der Kremstalbahn in dem Betrieb einer Hauptbahn, mit welchem eine größere Dichtigkeit des Zugsverkehres, eine erhöhte Geschwindigkeit und der Verkehr von Nachtzügen verbunden ist, wurde der Bestand einer so großen Anzahl von Rampen unmöglich. Bei der vom 26. bis 29. August 1903 stattgefundenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung wurde die mittlere der drei dem L. R. gehörigen Rampen zur Auflassung bestimmt und L. R. erhob gegen die Auflassung keinen Einwand, nur behielt er sich die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen vor. Wiewohl eine Enteignung von Gründen auch bei diesem Anrainer stattfand, erachtete es die k. k. Statthalterei für überflüssig die anfzulassenden Rampen gleichfalls zu enteignen, bezw. hierüber ein Enteignungserkenntnis zu fällen. Die Bahnvertreter versuchten nun die Unterlassung dieser Enteignung folgendermaßen zu rechtfertigen: Die Auflassung der Rampen erfolgte einzig und allein aus Rücksicht auf die Betriebssicherheit und war in dem von dem k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Projekte bereits festgesetzt. Diese Rampenauflassungen seien daher lediglich der Ausfluß der ausschließlich in dem Wirkungskreis des k. k. Eisenbahnministeriums fallenden Administrativverfügung (O. G.-H., 12. August 1901, Z. 12.734, „Vdgbl. f. E. u. Sch.“, Nr. 43 aus 1902). Bei der politischen Begehung wurde nun tatsächlich die Auflassung der Rampen aus-

Digitized by Google

gesprochen. Falls nun den Besitzern der Rampen aus dieser Administrativverfügung ein vermögensrechtlicher Nachteil entstanden ist, entziehen sich sowohl die Verhandlungen, sowie die endgiltige Feststellung und Bezifferung des Schadens der richterlichen Beurteilung, nachdem die allenfalls in Betracht kommenden vermögensrechtlichen Nachteile nicht durch einen nach dem Privatrechte zu beurteilenden Eingriff in die Rechte der Beschädigten entstanden seien, d. h. nicht auf eine im Privatrechte festgesetzte Schadensquelle, sondern einzig und allein auf einen öffentlich rechtlichen, im öffentlichen Sicherheitsinteresse gelegenen Administrativakt zurückgeführt werden müßten. Es steht daher die Entscheidung darüber, ob und welche Entschädigung für die durch Auflassung der Rampen verursachten Erschwernisse gebühre, ausschließlich dem k. k. Eisenbahnministerium zu. Dieses hätte durch eine politische Kommission unter Beiziehung der Interessenten und eines staatlichen Sachverständigen die Grundlagen für die Schadensbemessung erheben zu lassen und sodann die Entscheidung zu fällen. Der Vertreter des Klägers war jedoch der Ansicht, daß es sich um die Geltendmachung eines gewöhnlichen, privatrechtlichen Schadenersatzanspruches handle und klagte den Betrag von K 11.000 ein, nachdem ein gütliches Übereinkommen nicht zustande gekommen war. Die Staatsbahndirektion wendete in dem vorgenannten Sinne die Unzuständigkeit der Gerichte ein. Über diese Klage sind nun nachstehende Urteile erflossen:

Der vom beklagten Ärar erhobenen Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges wird stattgegeben und das eingeleitete Verfahren eingestellt.

Begründung:

Mit dem Konzessionsgesetze vom 26. August 1882, R.-G.-Bl. Nr. 132 wurde der Kremstalbahngesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe einer Lokalbahn von Kremsmünster nach Michldorf erteilt.

In der Zeit vom 21. bis 25. August 1882 fand die politische Begehung und die Vornahme der Enteignungskommission im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, statt.

Aus dem politischen Begehungsprotokolle ist ersichtlich, daß die Kremstalbahngesellschaft als Konzessionärin und Bauunternehmerin, unter anderen auch bezüglich der Parzellen Nr. 181, 182, 183, 186, 2400/1 und 2402/1 der Steuergemeinde Mittermichldorf von dem damals der Sparkasse Steyer, nunmehr den Klägern gehörigen Sensenschmiedeanwesens Nr. 249, 250 in Mittermichldorf das gesetzlich gewährleistete Enteignungsrecht besaß und daß auf Grund des Projektsplanes bei Kilometer 20·6 ein 3 *m* breiter Wegübergang auf der zum Teil in die Bahntrasse fallenden Parzelle Nr. 2400/1 der Stadtgemeinde Mittermichldorf herzustellen war.

Die Enteignung der zum Bahnbau notwendigen Teile der obigen Parzellen erfolgte durch den zwischen der Kremstalbahngesellschaft und der Sparkasse Steyer abgeschlossenen Grundeinlösungsvertrag vom 7. November 1882.

Gegenwärtig wird die Umwandlung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiter Ordnung durchgeführt und wurde das Projekt für die Rekonstruktion der Kremstalbahn, in welchem eine Reihe von Rampen (Wegübersetzungen), insbesondere auch die fragliche Rampe beim Kilometer 20·6 auf der Parzelle Nr. 2400/1 der Stadtgemeinde Mittermichldorf als aufzulassende bezeichnet sind, mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. Juni 1903, Z. 27.739/19 genehmigt.

Vom 26. bis 29. August 1903 hat bezüglich der Teilstrecke des politischen Bezirkes Kirchdorf die politische Begehung und die Enteignungsverhandlung stattgefunden und wurde hiebei festgestellt, daß die bei Kilometer $56^2/_3$, früher Kilometer 20·6, bestehende Rampe zum Anwesen der Kläger aufgelassen werde.

Der anwesende Kläger L. R. hat dieser Kommissionsbestimmung zugestimmt und für die aufzulassende Rampe eine entsprechende Entschädigung für Wirtschaftserschwernisse gefordert.

Der Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion Linz hat die Gegenerklärung abgegeben „wird zugestanden", es ist aber bisher eine Ermittlung nicht erfolgt, noch auch konnte bezüglich der Höhe der Entschädigung eine Vereinbarung erzielt werden.

L. R. hat daher am 31. Jänner 1905 hiergerichts eine Klage überreicht, in welcher für die durch das Auflassen der Rampen entstandenen Wirtschaftserschwerungen eine Entschädigung in der Höhe von K 11.000 angesprochen wird.

Das beklagte Ärar hat die Unzulässigkeit des Rechtsweges eingewendet, weil es sich nun ein Enteignungsverfahren handelt und daher die Verpflichtung zum Schadenersatze nicht urteilsmäßig festzustellen sei.

Es handelt sich vor allem darum, ob das Auflassen einer schon mehrere Jahre bestehenden Rampe Gegenstand der Enteignung sei.

Der Gerichtshof ist der Ansicht, daß das Auflassen einer Rampe im Sinne des § 2, Z. 3 und 4 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, Gegenstand der Enteignung sei, weil es sich um die Aufhebung eines Rechtes, das an einem bestimmten Ort gebunden ist, bezüglich um die Duldung von Vorkehrungen handelt, welche die Ausübung des Eigentumsrechtes an einem Grundstücke einschränken.

Von der Administrativbehörde wurde auch die politische Begehung und die Einleitung des Enteignungsverfahren angeordnet.

Bei der politischen Begehung am 26. August 1903 hat L. R., als ihm bekannt gegeben wurde, daß die Rampe zu seinem Anwesen aufgelassen werde, dieser Verfügung zugestimmt, es liegt daher von Seite des L. R. ein Zugeständnis zur begehrten Enteignung im Sinne des § 16 des E.-G. vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, vor.

Da aber zwischen dem Ärar und den Klägern über die zu leistende Entschädigung ein Übereinkommen nicht zustande kam, wäre es angezeigt gewesen, den Anspruch der Bahnverwaltung auf Auflassung der fraglichen Rampe in das Enteignungserkenntnis aufzunehmen, weil gemäß § 23 des obigen Gesetzes dem Ansuchen um Feststellung der Entschädigung stets das Enteignungserkenntnis beizulegen ist.

Die politische Behörde hat zwar dies unterlassen, aber diesem Formmangel kann keine Bedeutung beigemessen werden, weil das Zugeständnis des L. R. zur Auflassung der Rampe im Begehungsprotokolle protokolliert wurde und von dieser Erklärung beim Mangel eines Enteignungserkenntnisses beim Überreichen des im § 23 des obigen Gesetzes bezeichneten Gesuches Gebrauch gemacht werden kann.

Die gegenseitigen Erklärungen bilden einen Vergleich, welchem dieselben Wirkungen wie einem Erkenntnisse zukommen.

Nachdem sohin eine Enteignung stattgefunden hat, haben bezüglich der Ermittlung der Höhe der Entschädigung die Bestimmungen der §§ 22 bis 34 des Enteignungsgesetzes Anwendung zu finden, nach welchem zur Feststellung der Entschädigung das Bezirksgericht, in dessen Sprengel die Enteignung vollzogen wurde, zuständig ist und die Entscheidung

Digitized by Google

über die Höhe der Entschädigung nach den Grundsätzen des Verfahrens außer Streitsachen mit Beschluß zu erfolgen hat und die Betretung des ordentlichen Rechtsweges gänzlich ausgeschlossen ist.

Das Enteignungsverfahren wurde im öffentlichen Interesse eingeführt, damit nicht durch das Führen von langwierigen Prozessen mit den Enteigneten über die Höhe ihrer Entschädigungsansprüche die Bauhauten verzögert werden können.

Da es sich im gegebenen Falle um die Umwandlung einer Lokalbahn in eine Bahn zweiter Ordnung handelt, sind bei der Enteignung dieselben Umstände maßgebend, wie bei Anlegung einer neuen Bahn und kann es nicht im öffentlichen Interesse liegen, mit jedem Enteigneten mit Umgehung der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes einen besonderen Rechtsstreit über die Höhe der Entschädigung durchzuführen.

Es mußte daher der Einrede des beklagten Ärars, daß der Rechtsweg unzulässig sei, stattgegeben werden.

Der von den Klägern ausgesprochenen Anschauung, daß der Gerichtshof zur Entscheidung der vorstehenden Rechtssache zuständig sei, 1. weil im gegebenen Falle die allgemeinen Bestimmungen des a. b. G.-B. über den Schadenersatz Platz greifen, 2. weil nach § 10 *b* der Konzessionsverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, die Eisenbahnunternehmungen für allen Schaden zu haften haben, der durch den Eisenbahnbau veranlaßt wurde und 3. weil ein Privatrechtstitel vorliege, da der Erstkläger das Versprechen der Bahnverwaltung, Entschädigung zu leisten, angenommen hat, konnte nicht beigepflichtet werden.

Denn es handelt sich im gegebenen Falle nicht um einen Schaden, der aus dem Verschulden eines oder des anderen Teiles entstanden ist, sondern um einen Schaden, der von der Eisenbahnunternehmung mit Wissen und Zustimmung des Beschädigten demselben zugefügt wird, für diese Art der Beschädigungen können nur die Bestimmungen des hiefür gegebenen Spezialgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, maßgebend sein.

Auch die Bestimmung des § 10, lit *b*, der Konzessionsverordnung kann hier keine Anwendung finden, da dasselbe nur Schäden im Auge hat, welche durch den Bahnbau an nicht enteignetem Privatgute verursacht wurden, aber nicht jene Entschädigung, welche dem Beschädigten infolge der Enteignung von Grundstücken oder Rechten gebührt.

Was endlich den behaupteten Vertragsabschluß auf Leistung einer Entschädigung anbelangt, muß hervorgehoben werden, daß gemäß § 22 des Enteignungsgesetzes den Enteigneten schon gesetzlich Entschädigung gebührt und es nicht notwendig war, daß der Vertreter der Bahnunternehmung noch ausdrücklich erklärte, daß er Entschädigung zu leisten bereit sei.

Es ist im Gesetze genau das Verfahren, welches bei Ermittlung der Höhe der Entschädigung stattzufinden hat, vorgeschrieben und kann es nicht angehen, daß im Falle, als überflüssigerweise von der Unternehmung noch das Versprechen gegeben wird, Entschädigung zu leisten, vom gesetzmäßigen Verfahren abgegangen und der Prozeßweg betreten wird.

Gegen dieses Urteil ergriff der Kläger den Rekurs, über welchen das Oberlandesgericht Wien folgendermaßen entschied:

Dem Rekurse wird keine Folge gegeben, die Rekurrenten haben die Kosten ihres erfolglosen Rekurses selbst zu tragen.

Gründe:

Die Auflassung der fraglichen Rampe kann nicht unter dem Gesichtspunkte einer Vertragsverletzung, einer Beeinträchtigung jener Rechte, welche den Rechtsvorgängen der Kläger seinerzeit eingeräumt wurden, aufgefaßt werden.

Sie stellt sich vielmehr als eine Rechtsentsetzung kraft öffentlichen Rechtes dar, zu welcher der Kläger seine Zustimmung gegeben hat.

Daß die Aufhebung eines solchen Rechtes Gegenstand der Enteignung für Eisenbahnzwecke sein kann, ergibt sich aus § 2, Z. 3 des Gesetzes, datiert 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, weil die Ausübung dieses Rechtes jedenfalls an einen bestimmten Ort gebunden war und es hiebei gleichgiltig ist, ob das Recht ein dingliches ist.

Daß im gegebenen Falle tatsächlich eine Enteignung stattgefunden hat, ergibt sich daraus, daß auch bezüglich dieser Rampe in Gemäßheit der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 und des § 11 u. ff. Enteignungsgesetzes die politische Begehung und Enteignungsverhandlung stattfand.

Da nun der Kläger bei letzterer am 26. August 1903 im Sinne des § 13 des Enteignungsgesetzes seine Bereitwilligkeit, die Enteignung zuzugestehen, ausdrücklich erklärt hat und diese Erklärung im Verhandlungsprotokolle festgestellt wurde, so entfiel in dieser Richtung die Schöpfung eines besonderen Enteignungserkenntnisses, da über einen bestrittenen Enteignungsanspruch nicht zu erkennen war.

Wenn § 23 Enteignungsgesetz zur Einleitung des Entschädigungsverfahrens den Beischluß des Enteignungserkenntnisses vorschreibt, so setzt dies eben den Regelfall voraus, daß ein Enteignungserkenntnis geschöpft wurde.

Ein wirklicher Ablösungsvertrag, kraft dessen sich seitens des k. k. Ärars zur Zahlung einer bestimmten Entschädigungssumme verpflichtet worden wäre, liegt nicht vor und kann auch in der seitens der Bahnorgane abgegebenen, ganz allgemeinen Erklärung, daß den Klägern eine Entschädigung gebühre, nicht gefunden werden.

Ein wirklicher Ablösungsvertrag würde allerdings den klägerischen Anspruch zu einem nur im ordentlichen Rechtswege realisierbaren gestalten und die Bestimmung des § 30 Enteignungsgesetz, ausschließen.

Diese Voraussetzung eines vertragsmäßigen Privatrechtstitels trifft jedoch im Gegenstandsfalle nicht zu.

Es kann aber der den Expropriaten durch Auflassung jener Rampe in der zweckmäßigen Bewirtschaftung der westlich des Bahndammes gelegenen Grundstücke erwachsende Nachteil auch nicht unter die im § 10, lit *b* der Verordnung vom 14. September 1854, Nr. 238 erwähnten Fälle subsumiert werden, weil er nicht als seibständige Folge des Bahnbaues und Bahnbetriebes, sondern nur als eine Folge der Enteignung der Rampenanlage, respektive des Bahnübersetzungsrechtes sich darstellt, weshalb dieser Nachteil im Sinne des § 4, § 24 und § 25/3 Enteignungsgesetz bei Ermittlung der Entschädigung in Anschlag zu bringen ist.

Allerdings ist dieses Recht auf Entschädigung ein Privatrecht.

Dieses Privatrecht ist aber im gegebenen Falle, wo es sich um die Feststellung der Entschädigung für ein enteignetes Recht handelt, nicht im ordentlichen Rechtswege verfolgbar.

Für die Art des Verfahrens und die Zuständigkeit kommen vielmehr lediglich die Grundsätze des Gesetzes, vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30 und des außerstreitigen Verfahrens zur Anwendung.

Da die Streitsache somit nicht auf den ordentlichen Rechtsweg gehört (vide Art. VIII Einf.-G. zur J.-N.) hat das k. k. Landesgericht Linz mit Recht der erhobenen Einwendung der Unzulässigkeit des Rechtsweges stattgegeben; es würde sonst der Nichtigkeitsgrund des § 477, Z. 6, Z.-P.-O. vorliegen.

In dem hierauf durchgeführten Feststellungsverfahren nach dem Enteignungsgesetze wurden dem L. R. 1000 K zugestanden.

Digitized by Google

Aber nicht nur derartige im unzweifelhaften Besitze solcher Rampen befindliche Privatpersonen, sondern auch eine ganze Reihe von Anrainern und Ortsbewohnern erhoben durch ihre Rechtsanwälte Schadenersatzansprüche, weil durch die Verlegung der öffentlichen Straßen und Wege für sie bedeutende Umwege verursacht und durch die gänzliche Auflassung von Interessenten-Wegen, zwar nicht verbücherte, aber doch durch dreißigjährigen Gebrauch bereits ersessene Rechte, verletzt wurden.

Die Staatsbahndirektion hat nun alle diese Forderungen abgewiesen, und zwar, wie ich glaube, vollkommen berechtigt.

Denn für die durch Auflassung von Rampen und Wegen und durch Verlegung von öffentlichen Straßen herbeigeführten Wirtschaftserschwernisse können Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden:

A) Auf Grund des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, und zwar:

1. von den Enteigneten, als Hauptberechtigten,
2. von den Nebenberechtigten, das sind:

a) die dinglich Berechtigten,

α) die Nutzungsberechtigten (§ 509 a. b. G.-B.),

β) die Gebrauchsberechtigten (§ 504 a. b. G.-B.),

b) die persönlich Berechtigten,

α) die Mieter,

β) die Pächter (§ 1090 a. b. G.-B.), sofern dieselben im Grundbuche eingetragen sind und bei allen diesen Personen, sofern der ihnen zugefügte Schade im ursächlichen Zusammenhange mit der Enteignung steht. Über die Höhe der Ansprüche entscheiden die Gerichte. (§ 23, Enteignungsgesetz.)

B) Auf Grund des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und zwar: auf Grund des § 10, lit. *b* u. *c*. Über die Höhe dieser Ansprüche entscheiden ausschließlich die administrativen Behörden, bezw. der Verwaltungsgerichtshof. (V.-G.-H. vom 27. September 1889, Röll Nr. 35 aus 1889; vergl. § 13 des Enteignungsgesetzes. Ausgenommen sind nur die Ansprüche nach § 10 *b*, welche auf Grund der Allerhöchsten Entscheidung vom 26. Juni 1864 vor die Gerichte gehören. Widersprechender Erlaß des R.-G. vom 20. Oktober 1898, Z. 342, „Vdgbl. f. E. u. Sch.“, Nr. 148 aus 1903.) Umwege und Wirtschaftserschwernisse, welche in keinem ursächlichen Zusammenhange mit der Enteignung stehen, sind nach dem Konzessionsgesetze zu beurteilen. Durch die Umlegung von öffentlichen Straßen können Nachteile entstehen, deren Ersatz außer Zweifel steht, z. B. Absperrung eines Hauses durch Errichtung eines Dammes, Trennung von Grundstücken. Es können aber auch Umwege hervorgerufen werden, die schließlich jeder, der die Straße benützt, zurückzulegen hat. Es dürfte wohl aber niemand im Ernste behaupten wollen, daß die Eisenbahn in solchen Fällen allen Straßenbenützern Ersatz zu leisten habe. Die Straße ist öffentliches Gut, zu jedermanns Benützung freigegeben, ohne daß irgend jemand ein Recht erwerben könnte, die Straße gerade in der ursprünglich gegebenen Länge und Beschaffenheit zu benützen. Erheischt es das öffentliche Interesse, daß die Straße verlegt werde, so können öffentliche Verbände, vielleicht auch einzelne Personen, gegen das Projekt Einwände erheben; ist das Projekt aber einmal rechtsgiltig genehmigt, so muß sich das Einzelinteresse dem Gesamtinteresse unbedingt fügen. In solchen Fällen kann von einer Schadenersatzpflicht der Bahnverwaltung nicht die Rede sein.

Werden aber Privatwege durch die Auflassung von Rampen oder bei einem Bahnbaue gänzlich beseitigt oder verlängert, so kann die Bahnverwaltung auch nur dann zum Schadenersatze verpflichtet werden, wenn die ansprucherhebende Partei ein auf einem Privatrechtstitel beruhendes Servitutsrecht hat und wenn durch rechtskräftige Entscheidung der Verwaltungsbehörden festgestellt ist, daß der zu Entschädigende sich im tatsächlichen Besitze des Wegerechtes befunden hat. (O. G.-H. 13. November 1895, Z. 13.233, V.-G.-H., 18 Februar 1898, Budwinski Nr. 11.435 aus 1898.)

Das Recht der Rampenbesitzer kann kein absolutes (dingliches) sein, weil die Erwerbung von Rechten, welche den Bestand oder Betrieb der Eisenbahn in so einschneidender Weise beeinträchtigen, mit dem Zwecke und öffentlichen Interesse der Bahnen im Widerspruche stehen.

Die Eisenbahnverwaltungen suchen vielmehr bei dem Neubaue einer Bahn die Preise der Entschädigung für den abzutretenden Grund und die durch die Führung der Bahn herbeigeführten Wirtschaftserschwernisse durch die Bewilligung von Bahnübersetzungen möglichst zu mäßigen. Hiedurch ist bewiesen, daß diese Rampenrechte nur bis auf Widerruf eingeräumt sind und von der Bahnverwaltung jederzeit durch Zahlung einer entsprechenden Entschädigung wieder aufgelassen werden können.

Nunmehr gelangen wir zu dem zweiten Teile dieser Besprechung. Nach welchen Grundsätzen sind die Entschädigungen für die durch Auflassung von Rampen verursachten Erschwernisse zu berechnen?

Soll eine Schätzung nicht lediglich Gefühlssache sein, so muß man im Geiste des Enteignungsgesetzes dem Enteigneten jenen Vermögensnachteil ersetzen, welchen derselbe durch die Enteignung erlitten hat oder, anders ausgedrückt, den Unterschied zwischen dem Werte seiner Wirtschaft vor und nach der Enteignung zahlen.

Werden bei einer bereits im Betriebe stehenden Bahn seinerzeit zugestandene Bahnübersetzungen wieder aufgelassen, so muß eben getrachtet werden, jene Schädigung zu ermitteln, welche gleich beim Baue hätte gezahlt werden müssen, wenn diese Rampe nicht zugestanden worden wäre. Jeder, der in derartigen Bewertungen Erfahrung besitzt, weiß, daß den Enteigneten angeblich immer gerade die Auflassung dieser Rampe, die Wegnahme dieses Grund und Bodens am härtesten trifft und daß derartige im Klagetone vorgebrachte Vorstellungen ihre Wirkung auf die Sachverständigen und zumeist auch auf den Richter üben. Nach zahlreichen, wochenlangen

Digitized by Google

Verhandlungen mit Rechtsanwälten, Richtern und Sachverständigen einigten wir uns auf folgende Berechnungsarten, bei welchen die Einheitssätze allerdings sehr hoch sind, jedoch selbstverständlich den verschiedenen Verhältnissen angepaßt werden können:

1. Nimmt man an, daß für die Bewirtschaftung eines Joches Grund, bei wechselnder Frucht, 25—30 Fuhren im Jahre erforderlich sind, daß ein Gespann für einen Tag K 12 kostet und 1 *km* in 15 Minuten zurücklegt und ein Arbeitstag 10 Stunden beträgt, so ergibt sich nachstehende Formel: z. B. ein Umweg von 600 *m* kommt für 3 Joch Grund in Betracht. Zur Bewirtschaftung dieser 3 Joch sind 90 Fuhren jährlich nötig. Jede dieser 90 Fuhren hat 600 *m* Umweg zurückzulegen, sohin zusammen 54 *km*. Diese 54 *km* werden in (54 *km* × 15 Min.) 13·5 Stunden oder 1·35 Arbeitstagen bewältigt. 1·35 × × K 12 = K 16·20 Dieser Betrag kapitalisiert (16·20 × 25) ergibt einen Schadenersatzbetrag von K 405.

Gegen diese Berechnung wurde, vielleicht nicht mit Unrecht, eingewendet, daß in derselben ein Trugschluß enthalten sei. Es sei zwar denkbar, daß ein Fuhrwerk 1 *km* in 15 Minuten zurücklege, aber durch 10 Stunden hindurch wären dies 40 *km*, was mit landwirtschaftlichen Fuhren im Tage niemals geleistet werden könne. Die Zeit zum Be- und Entladen der Wagen, die Eßpausen der Leute usw. bringen es mit sich, daß ein solches Fuhrwerk nur 15 *km* in einem Tage tatsächlich zurücklege.

Sohin ergab sich folgende Berechnung:

2. Zur Bewirtschaftung eines Joches Grund sind 30 Fuhren erforderlich: eine Fuhre legt in einem 10stündigen Arbeitstage 15 *km* zurück und kostet für den Tag K 9; für die Arbeiter und Dienstboten, welche diesen Umweg gleichfalls zurücklegen haben, kommt ein 25% Zuschlag zu berechnen.

Im vorstehenden Beispiele werden also auf Grund dieser Berechnung diese 54 *km* Umweg in 3·6 Tagen bewältigt, was K 32·4 Kosten verursacht. Hiezu 25% ergibt einen Jahresmehrantwand von K 40·5, was einem Kapitale von K 1012·50 entspricht. Schon diese zwei Beispiele zeigen, wie weit die Ansichten bei Bewertung von Erschwernissen in der Wirtschaft auseinandergehen. Wenn auch im einzelnen Falle, je nach der Lage und den besonderen Umständen, sich die Einheitssätze ändern werden, die Formel wird bleiben und doch eine zu rechtfertigende Grundlage der Berechnung bieten.

Es ist überhaupt zu bedauern, daß den Eisenbahnjuristen gerade bezüglich dieser Bewertungen so wenig praktische Fälle mitgeteilt werden und die wertvollen, mühsam errungenen Erfahrungen der einzelnen Grundeinlösungskommissäre in der Regel Geheimkenntnis des Betreffenden bleiben. Auch die Veröffentlichung zahlreicher gerichtlicher Entscheidungen wäre wünschenswert. Wie vorteilhaft hat sich doch dieser Vorgang in den Haftpflichtprozessen erwiesen! In dieser Zeit, nach Beendigung der großen Alpenbahnbauten, wären gewiß viele Berufsgenossen in der Lage ähnliche Fälle mitzuteilen und auf diese Weise die Zusammenstellung eines praktischen Behelfes für Schätzungen im Enteignungsverfahren zu fördern und die Bahnunternehmung vor den unverschämten Ausbeutungen seitens der Grundeigentümer zu schützen.

Nicht in letzter Linie wären die Richter für derartige Anregungen dankbar, denn gerade sie entbehren praktische, den modernen Anforderungen entsprechende Behelfe am meisten.

Vivant sequentes.

Linz, im November 1906.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Petroleumheizung auf mexikanischen Eisenbahnen. In Mexiko ist die Beschaffung von Heizmaterial für die Eisenbahnen sehr schwierig, da im ganzen Land keine Kohle gewonnen wird und die Kosten für die Holzfeuerung immer unerschwinglicher werden. Infolgedessen ist das Interesse an der Entwicklung der mexikanischen Petroleumfelder umso größer, die in kurzer Zeit die Eisenbahnen regelmäßig mit Petroleum für Heizzwecke versehen werden können. Die Tehuantepec National Railroad hat sich trotz des hohen Einfuhrzolles auf Petroleum schon mit dieser Frage beschäftigt. In Anbetracht der Wahrscheinlichkeit, daß die mexikanischen Ölfelder in naher Zukunft das erforderliche Petroleum liefern werden, wurden die Lokomotiven der genannten Bahn für Petroleumheizung eingerichtet und Versuche mit Petroleum aus Beaumont Texas angestellt.

Die Resultate ergaben für sechs Arbeitsmonate per laufende Meile: Passagierverkehr, Petroleum 5 sh. 8 d., Kohle 6 sh. 7 d. und Holz 7 sh. 4 d. Frachtverkehr, Petroleum 11 sh. 4 d., Kohle 15 sh. 7 d. und Holz 12 sh. 1 d. Weitere Versuche mit demselben Petroleum und englischer Kohle ergaben, daß 1 Pfund Petroleum 11·83 lb. Wasser verdampfe und 1 lb. Kohle 2·21 lb. Wasser, wobei der Dampfdruck bei Petroleum 167 und bei Kohle 160 betrug. In Maschinenmeilen ausgedrückt, betrugen 1 Pfd. Petroleum 2.112 lb. Kohle und in bezug auf die Wasserverdampfung haben 1 90 Pfund Kohle, 1 Pfund Petroleum gleich. Die Ersparnis beim Gebrauch von Petroleum betrug per Tonne 3·02 Dollar mexikanischer Währung. Die Versuche sind von Herrn Dempster, den Ingenieur der Eisenbahn, bei 28 Lokomotiven durch 8 Monate fortgesetzt worden, wobei 1 Pfund Petroleum den Heizwert von 2·033 Pfund Kohle ergab. Versuche auf der mexikanischen Zentralbahn mit 15 Lokomotiven, ergaben 1 Pfund Petroleum gleichwertig mit 1·841 Pfund Kohle. Die Versuche an 745 Lokomotiven aller Arten der Southern Pacific Railroad zeigten 1 Pfund Petroleum gleichwertig mit 1·90 Pfund Kohle. Die Versuche auf mexikanischen Eisenbahnen sind mit amerikanischem, raffiniertem Petroleum angestellt worden, die mexikanische Zentralbahn hat einheimisches Öl verwendet mit schwerer asphaltischer Basis, das mit dem importierten, raffinierten Produkt nicht konkurrieren kann. Die Herren Pearson & Son errichten infolgedessen am Hafen von Coatzacoalcos an der atlantischen Küste, eine Raffinerie in Minatitlan. Eine Röhrenleitung wird die Raffinerie mit den Hafen verbinden und so den unmittelbaren Verkehr mit den Tankdampfern vermitteln. Man hofft schon im nächsten Frühjahr, das Petroleum aus der neu angelegten Raffinerie zur Speisung der mexikanischen Eisenbahnen zu verwenden.

Eine neue Sicherung für Eisenbahnzüge. Aus London wird der „Information" unterm 6. November geschrieben:

Die South Eastern and Chatham Eisenbahn stellt gegenwärtig Versuche mit einem neuen Signalapparat an, der,

Digitized by Google

vorausgesetzt, daß sich die Erwartungen erfüllen, es gestattet, die Züge selbst in stockfinsterer Nacht und im dichtesten Nebel, wenn alle sichtbaren Signale versagen, mit voller Geschwindigkeit weiter zu befördern. Der ganze Apparat, eigentlich nur eine Übertragung und Wiederholung der Streckensignale im Führerhause, wodurch das Ausfugen unnötig wird, besteht aus einer kleinen Signaltafel von ungefähr $^1/_4\ m^2$ Größe, die oberhalb des Führerstandes im Hause selbst angebracht ist, und einer doppelten, inmitten des Gleises liegenden, ungefähr 100 *m* langen Leitungsschiene, die mit den Signalen außerhalb der Schienenstränge in Verbindung steht und deren Stellung anzeigt. Das elektrisch bediente Signalbrett ist nun folgendermaßen eingerichtet: Am oberen Stande befindet sich eine elektrische Glocke, unterhalb dieser eine weiße Glasscheibe und darunter nebeneinander vier Lampen, die erste und dritte mit rotem, die zweite und vierte mit grünem Licht; darunter zwei Viertelkreisöffnungen mit matten Glasscheiben, hinter denen kleine Semaphore sichtbar werden. Am unteren Rande des Signalbrettes liegt das Hörrohr eines Fernsprechers. Nähert sich ein Zug dem Vorsignal und gelangt er über die Mittelschiene, so wird der Kontakt zwischen dieser und der Lokomotive hergestellt; in diesem Augenblick schlägt die elektrische Glocke an und gleichzeitig erlischt das hinter der weißen Glasscheibe befindliche Licht. Das ist das Zeichen für den Führer, die auf dem Brettchen erscheinenden Signale zu beobachten. Jetzt wird die rechtsseitige Viertelkreisöffnung erleuchtet und auf der matten Glasscheibe erscheint der Schatten des kleinen Semaphorarmes. Je nachdem der Arm die wagrechte Lage zeigt oder sich nach unten senkt, das heißt, je nachdem er auf „Halt" oder „Freie Fahrt" steht, wobei gleichzeitig auch die rote oder grüne Scheibe aufleuchtet, hat der Führer die Fahrt zu verlangsamen, bis er zum Stationssignal gelangt, oder weiter zu fahren. Im ersten Fall wiederholt sich der gleiche Vorgang beim Stationssignal, nur tritt statt der rechtsseitigen die linksseitige Bretthälfte in Tätigkeit. Zeigt hier der Signalarm „Halt" und erscheint das rote Licht, dann muß der Führer den Zug sofort zum Stillstand bringen und so lange warten, bis der Signalarm sich senkt und die Lichter wechseln. Das geschieht, sobald der Blockwärter freie Fahrt gibt. Vermittels des Fernsprechers kann der Führer, ob nun sein Zug in Fahrt ist oder steht, den Signalwärter anrufen oder auch von ihm angerufen werden.

Leistung von Heißdampf-Lokomotiven. Die preußischen Staatsbahnen verwenden mit gutem Erfolge bekanntlich seit einiger Zeit Schmid'sche Heißdampfüberhitzer. Über eine neue erfolgreich durchgeführte Probeleistung auf einer fahrplanmäßigen Schnellzugsfahrt von Charlottenburg nach Königsberg i. P. wird berichtet:

Die rund 600 Kilometer lange Strecke wurde mit einer einzigen Lokomotive durchfahren, während sonst dreimaliger Maschinenwechsel stattfinden muß, weil Roste, Rauchkammern u. s. w. nach längerer Fahrt derart verschlackt und verrußt zu sein pflegen, daß eine gründliche Reinigung, die längere Zeit erfordert, unvermeidlich ist. Die von dem Geheimen Baurat Garbe geleitete Fahrt hat zugleich aufs neue bewiesen, daß die Heißdampf-Lokomotive sehr wirtschaftlich arbeitet. Da ihr Kohlen- und Wasserverbrauch etwa 25% geringer ist als derjenige der gleich leistungsfähigen Naßdampfmaschine, so reichte der Kohlenvorrat auf der langen Strecke nahezu aus, und die Wasseraufnahme auf den größten Aufenthaltsstationen konnte bedeutend eingeschränkt werden. In Königsberg traf die Maschine in einer Verfassung ein, die noch eine weitere Fahrt von 100 Kilometern gestattet hätte.

Im allgemeinen läßt sich sagen, daß die Heißdampf-Lokomotiven an Leistungsfähigkeit den ihnen entsprechenden Naßdampflokomotiven um 40 bis 60% überlegen sind. Die Zahl der im Betriebe oder Bau befindlichen Heißdampf-Lokomotiven mit Schmid'schem Überhitzer war Ende Oktober d. J. rund 1650, davon fielen etwa 900 auf das Deutsche Reich.

Auch in Österreich hat diese Bauart bereits Eingang gefunden, so z. B. auf der Böhmischen Nordbahn, welche einige solche Maschinen ebenfalls mit vorzüglichen Erfolge im Betriebe hat.

Die neue bayerische Schnellbahnlokomotive. Die für 150 *km* höchste Geschwindigkeit in der Stunde berechnete Lokomotive ist kein Versuchsstück, sondern bestimmt, schon im nächsten Jahr Schnellzüge mit 100 *km*/Std. Reisegeschwindigkeit zu befördern. Im ganzen wurden vorläufig drei Lokomotiven dieser Bauart bei J. A. Maffei in München bestellt, die den Schnellverkehr auf der Strecke München—Nürnberg (199 *km* in zwei Stunden) vermitteln sollen.*)

Das hohe Gewicht des Kessels und die angestrebte große Fahrgeschwindigkeit waren ausschlaggebend für die Ausbildung des Fahrwerks: jenes bedingte sechs Achsen, diese machte ein hinteres Drehgestell nötig. Diese Achsenanordnung: vorderes und hinteres zweiachsiges Drehgestell und die zwischen beiden angeordneten zwei Kuppelachsen, zeigte auch schon die von Henschel & Sohn, Kassel 1904, in St. Louis ausgestellte Schnellbahnlokomotive. Die beiden Drehgestelle der bayerischen Lokomotive sind seitlich verschiebbar und haben tunneliegende Rahmen. Der ganze Unterbau der Maschine einschließlich des Triebwerks gleicht im wesentlichen dem der 2'5 gekuppelten Schnellzuglokomotive der P'falzbahn. Der Barrenrahmen, der charakteristisch für die süddeutsche Schnellzuglokomotive geworden ist, besteht aus drei Teilen, die miteinander verschraubt sind: je einem einbarrigen Vorder- und Hinterstück und dem gegabelten Mittelstück, das die beiden Trlebachsen aufzunehmen hat. Die Triebräder erhielten 2·2 *m* Durchmesser; bei einer Geschwindigkeit von 150 *km*/Std. machen sie etwas über 360 Umdrehungen in der Minute. Die vier Zylinder der Maschine liegen in einer Reihe; die beiden ein Gußstück bildenden Hochdruckzylinder innen, die beiden Niederdruckzylinder außen. Die beiden Kolbenschieber jeder Maschinenseite werden durch eine gemeinsame, außenliegende Heusinger-Walschaerts-Steuerung betätigt. Das Anfahren wird durch die neue Anfahrvorrichtung, System Maffei, beschleunigt; bei voll angelegter Steuerung werden gleichzeitig mit dem Frischdampfhahn zwei Ventile geöffnet, welche die Füllung des Niederdruckzylinders vergrößern und beschleunigen. Die Kurbeln einer Maschinenseite sind gegeneinander um 180° und gegen die Kurbeln der anderen Maschinenseite um 90° versetzt. Angetrieben wird von allen vier Kurbeln die erste Triebachse. Durch diese Ausbildung des Triebwerks sind die hin- und hergehenden Triebwerksmassen fast vollständig ausgeglichen und größere Gegengewichte in den Rädern vermieden, wodurch ruhiger Lauf und Schonung des Gleises erreicht werden. Der Kessel ist beachtenswert einerseits wegen seiner großen Dimensionen, anderseits wegen des eingebauten Schmidtschen Überhitzers. Die Feuerbüchse ist über den Rahmen hinaus stark verbreitert; bei fast quadratischer Form hat sie 4·7 m^2 Fläche — das größte bisher bei deutschen Lokomotiven erreichte Maß. Der Überhitzer ist ein sogenannter Rauchröhrenüberhitzer (im Gegensatz zu dem älteren Rauchkammerüberhitzer). Die 18 obersten Rauchrohre des Langkessels sind entsprechend weit gehalten, so daß sie Raum für vier schlangenförmig angeordnete enge Überhitzerrohre bieten. Der Dampf tritt aus dem Dom an der Rauchkammerrohrwand zunächst in diese engen Rohre, durchströmt sie unter öfterem Richtungswechsel bis gegen die Feuerbüchsrohrwand hin und gelangt dann aus dem an der Rauchkammer-

*) Diese Züge werden dann die schnellsten Deutschlands sein, denn der seit 1. Oktober d. J. schnellste Zug — D-Zug Berlin—Halle — erreicht nur 88·2 *km*/St.

Digitized by Google

rohrwand befindlichen Überhitzerkasten zu den Schiebern. Die Überhitzerrohrbündel lassen sich leicht aus den weiten Rauchröhren herausziehen und reinigen. Dies und die gleichmäßigere Gewichtsverteilung sind die Hauptvorzüge der neueren Überhitzerbauart gegenüber dem älteren, jetzt nicht mehr ausgeführten Rauchkammerüberhitzer.

Die wichtigsten Abmessungen der Lokomotive sind in der folgenden Zusammenstellung gegeben. Die in () beigefügten Zahlen beziehen sich auf die dreizylindrige Schnellbahnlokomotive von Henschel & Sohn, die zum Vergleich herangezogen ist:

Zylinderdurchmesser	410/610	(524)	*mm*
Kolbenhub	640	(630)	„
Treibraddurchmesser	2200	(2200)	„
Laufraddurchmesser	1006	(1000)	„
Fester Radstand der Kuppelachsen	2320	(2560)	„
Dampfüberdruck	14	(14)	Atm.
Rostfläche	4·39	(4·7)	m^2
Heizfläche	253	(259·8)	„
Wasservorrat	26	(20)	m^3
Kohlenvorrat	7000	(7000)	*kg*
Leergewicht ohne Tender	75·9	(75·5)	*t*
Dienstgewicht	84	(85)	„
Leergewicht des Tenders	19·5	(31)	„
Dienstgewicht „ „	52·5	(58)	„
Reibungsgewicht der Lokomotive	32	(32)	„
Spurweite	normal		
Überhitzer	System Schmidt (keiner).		

Die Maschinenleistung der bayerischen Lokomotive, deren Beschreibung wir einem Artikel von E. Jung in der „Technischen Rundschau" entnehmen, wird bis zu 2500 *PS* betragen. Die äußere Verschalung ist mit Rücksicht auf bessere Überwindung des Luftwiderstandes torpedoartig ausgebildet, aus demselben Grunde auch Sandkasten und Dom unter einer gemeinsamen Verkleidung verborgen. An Stelle der gewöhnlichen Schnellbremse ist die Lokomotive mit der Westinghouse-Schnellbahnbremse (Hauptbremse mit Zusatzbremse) ausgerüstet, die ein Verkürzen des Bremsweges um etwa ein Drittel ermöglicht.

Der elektrische Betrieb im Simplontunnel. Es wurde bekanntlich auf Drängen der italienischen Regierung beschlossen, den Betrieb im Simplontunnel elektrisch einzurichten. Damit durch die zur Verfügung gestandene kurze Zeit keine Verzögerung entstehen sollte, hat die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen die drei von der Firma Ganz & Co. in Budapest im Jahre 1904 für die Veltliner Bahn gelieferten — für Eil- und Lastzüge gleich gut geeigneten — Lokomotiven für den Tunnelbetrieb leihweise überlassen. Zwei weitere Lokomotiven stellte die Firma Brown, Boverie & Co. — die Lieferantin der Kraftwerke in Iselle und Brig, und der Stromleitungsanlage — bei. Entgegen den in der Tagespresse wiederholt kolportierten Nachrichten, daß infolge der großen Feuchtigkeit und Wärme im Tunnel der elektrische Betrieb mangelhaft funktioniere, wird uns von einem Augenzeugen mitgeteilt, daß die von der Veltlinerbahn entliehenen drei Lokomotiven vom 1. Juni d. J. an, wo der elektrische Betrieb begann, ständig in regelmäßigem Betriebe stehen. Die von der Firma Brown, Boveri gelieferten Lokomotiven sind nach vorhergegangenem Probebetrieb seit dem 1. August d. J. ebenfalls in regelmäßigem Betriebe; vom 1. Juni bis 1. August mußte daher ein Teil der Züge durch Dampflokomotiven befördert werden. Dies ist der wahre Sachverhalt, den wir zu veröffentlichen aus dem Grunde für notwendig halten, weil der Betrieb im Siplontunnel als die erste Anwendung der elektrischen Zugförderung mit hochgespanntem Drehstrom (und zwar ohne Zugteilung) auf einer internationalen Hauptbahn anzusehen ist, und daher allgemeines Interesse verdient.

CHRONIK.

Kinderfahrkarten. Vor einiger Zeit hat sich der Fall zugetragen, daß ein Reisender für seinen noch nicht zehn Jahre alten Sohn eine Kinderrückfahrkarte von Köln nach Straßburg löste und bevor die Rückfahrt angetreten wurde, der Knabe zehn Jahre alt geworden ist. Die Eisenbahn verlangte daher die Zahlung des vollen Fahrpreises für die Rückfahrt. Der Vater verweigerte die Zahlung und die Eisenbahn verklagte ihn. In erster Instanz wurde der Reisende zur Zahlung verurteilt, die zweite Instanz wies dagegen die Klage ab.

Dieser Fall hat in der juristischen Literatur verschiedene Beurteilung gefunden. Während Dr. Eger das Verlangen der Bahn für berechtigt erklärt, wendet sich der Hamburger Landrichter Dr. Gorden in den „Eisenbahnrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen" gegen die in erster Instanz vertretene Auffassung. Dr. Gorden macht insbesondere geltend, daß der durch Lösung einer Rückfahrkarte geschlossene Vertrag eine rechtliche Einheit sei; denn es würden nicht zwei verschiedene Verträge für Hin- und Rückfahrt abgeschlossen, ebensowenig wie beim Rundreiseheft etwa eine Vielheit von Verträgen vorliege. Da somit ein einheitlicher Vertrag bestehe, so komme es nur darauf an, daß das Kind bei Antritt der Fahrt das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet habe. Ebenso sei es bei der Reise eines noch nicht vier Jahre alten Kindes, für das ein besonderer Platz nicht beansprucht werde. Von irgendwelchen Strafvorschriften könne also auch keine Rede sein, wenn der Vater nicht anzeige, daß das Kind inzwischen zehn — oder vier — Jahre alt geworden ist.

Will man in diesem Fall keine Nachzahlungspflicht annehmen, so kann man es auch in dem der Rückfahrkarte nicht, denn der Satz von der Einheit des Vertrages dürfte ganz unanfechtbar sein.

Die vierte Klasse in Württemberg. Die „Süddeutsche Reichskorrespondenz" schreibt: Wie bekannt, ist mit dem 1. Oktober in Württemberg die vierte Klasse und für diese Klasse zugleich der Zweipfennigtarif zur Einführung gelangt. Daß diese Verkehrsneuerung die Bevölkerung sehr befriedigt hat, stand schon wenige Tage nach ihrer Einführung außer allem Zweifel. Dagegen war man über das finanzielle Ergebnis nicht ohne Sorgen; allgemein rechnete man mit einem mehr oder weniger starken Ausfall an den Einnahmen aus dem Personenverkehr, der erst nach geraumer Zeit durch die natürliche Verkehrszunahme sich wieder ausgleichen werde. Jetzt liegt der Oktoberausweis der Staatseisenbahnen vor und bringt eine sehr angenehme Überraschung. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr für 1906, sind im Vergleich zum selben Monat des Vorjahres nicht nur nicht zurückgegangen, sondern weisen eine Steigerung auf, und zwar ist diese Steigerung noch etwas größer, als diejenige des Oktober 1905, im Vergleich zum Oktober 1904. Während 1905 der Personenverkehr im Oktober Mk. 30.194 mehr brachte, als im gleichen Monat 1904, hat der Oktober 1906 seinerseits Mk. 31.692 mehr erbracht, als der Oktober des Vorjahres. Wenn gleichwohl die Personenverkehrseinnahme des heurigen Oktober diejenige im Vorjahr noch übertroffen hat, so muß entweder die infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs eingetretene Verkehrszunahme überhaupt so stark sein, daß sie nachteilige Folgen der Tarifherabsetzung nicht hat in die Erscheinung treten lassen, oder es hat gerade diese Tarifherabsetzung — wie sie durch die Einführung der vierten Klasse möglich war — selbst so verkehrssteigernd gewirkt, daß die Mindereinnahme, auch soweit die Abwanderung aus den höheren Wagenklassen in Betracht kommt, sofort wieder ausgeglichen und sogar überholt wurden. Beide Faktoren — wirtschaftlicher Aufschwung und verkehrs-

Digitized by Google

steigernde Wirkung der vierten Klasse — werden wohl zusammengewirkt haben, um das jedenfalls höchst erfreuliche Ergebnis zu zeitigen.

LITERATUR.

„Der Automobilmotor im Eisenbahnbetriebe". Von Ingenieur Arnold Heller. Verlag von Richard Carl Schmidt & Co., Leipzig.

Dieses als XX. Band von Küsters autotechnischer Bibliothek erschienene Büchlein ist eine erweiterte Ausarbeitung eines von Herrn Ing. Heller in der „Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure", Jahrgang 1905 veröffentlichten Fachberichtes und dürfte demjenigen, der sich in der Frage des Motorwagenbetriebes orientieren will, ganz gut als Einführung dienen. Freilich ist dieses Gebiet heute schon so groß, andererseits sind die täglich neu hinzutretenden Erscheinungen und Erfahrungen so umfangreich, daß der Fachmann mit diesem Büchlein das Auslangen nicht mehr finden dürfte. Insbesondere im Bau der Kessel für Dampfmotorwagen bringt jedes Jahr neue und entscheidende Fortschritte, die sich in so engem Rahmen nicht darstellen lassen. So ist z. B. von dem Kömarekschen Dampfmotorwagen in dem Büchlein nur der alte Röhrenkessel vorgeführt, wogegen der seit zwei Jahren in Verwendung stehende kombinierte Box- und Röhrenkessel gar nicht erwähnt ist. Und doch sind die Erfolge des letztgenannten Kessels so bedeutende gewesen, daß fast alle früheren Röhrenkessel heute durch den neuen Kessel schon ersetzt worden sind.

Dergleichen Dinge mehr dürften sich dem Fachmann bei Durchsicht des Hellerschen Büchleins wohl bemerkbar machen, nichtsdestoweniger wird es, wie gesagt, zur allgemeinen Orientierung auf dem Gebiete des Motorwagenwesens manchem gute Dienste leisten. K. S.

Die grundbücherliche Durchführung der Wasserstraßen. Von Anton Balling, k. k Notar. Verlag von Karl Fromme, Wien. Preis K 1·80.

Der Verfasser regt in dem lesenswerten Buche eine große Reihe Änderungen des Vorhandenen an, deren gemeinsamer Zweck: „Verbilligung und Zeitersparnis" ist. Viele davon sind zweifellos sehr beachtenswert und sollten die Berücksichtigung finden. Denn das große Werk unserer Wasserstraßen könnte dadurch nicht unbeträchtlich gefördert werden. Es ist natürlich unmöglich, hier auf Einzelheiten einzugehen, wir müssen auf die Lektüre des Büchleins verweisen.

Elektrische Telegraphie. Von Georg Schmidt. 7. Auflage. Mit 484 Abbildungen. In Originalleinenband 6 Mk. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Bei der Bearbeitung dieses Buches, dessen frühere Auflagen von dem verstorbenen Telegrapheningenieur im Reichspostamt Prof. Dr. K. Ed. Zetzsche und dem gleichfalls verstorbenen Direktor der königl. sächsischen Staatstelegraphen Ludwig Galle stammen, leitete den Autor, den Oberingenieur Georg Schmidt, der Gedanke, ein Handbuch zu schaffen, das möglichst allen Anforderungen der Praxis entspricht und nicht nur für einen kleinen Leserkreis von Interesse ist. Er hat alle einschlägigen Gebiete in die Bearbeitung mit einbezogen und an der Hand einer sehr großen Anzahl von Abbildungen, von denen die meisten nur das Charakteristische zeigen, in knapper Form das Wissenswerte beschrieben. Bei der Fülle des Materials mußte eine sorgfältige Auswahl getroffen werden, im besonderen wurden die in den letzten beiden Jahrzehnten entstandenen wesentlichen Erfindungen und Verbesserungen berücksichtigt. Mehrere wichtige Gebiete wurden eingehender behandelt, insbesondere die Eisenbahntelegraphen und die Feuermeldeeinrichtungen.

CLUB-NACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 18. Dezember 1906. Se. Excellenz, der Präsident eröffnete die Clubversammlung mit nachstehenden geschäftlichen Mitteilungen:

Vor allem habe ich bekanntzugeben, daß mit dem heurigen Clubjahre wieder eine stattliche Anzahl von Clubmitgliedern die ununterbrochene 25jährige Augehörigkeit an den Club vollendet. Diese Mitglieder wurden mit den hiefür gestifteten Medaillen und Diplomen bereits betellt. Der Herr Schriftführer wird die Namen der Herren Jubilare, welche sich nannes des Clubs bei dieser Gelegenheit herzlichst beglückwünsche, zur Verlesung bringen.

Der Schriftführer, Ober-Ingenieur Krüser liest: Dem Club gehören seit 25 Jahren als Mitglieder an die Herren wirklichen Mitglieder:

Brüll Moriz, Direktor der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft;
Častoticky Philipp, Ober-Inspektor, Direktions-Abteilungs-Vorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
Chavrak von Letovanich, Ladislaus, Inspektor, Verkehrs-Vorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
Dragoni Ladislaus, Ober-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium;
Engel Friedrich Robert, Ober-Inspektor, Abteilungs-Vorstand der k. k. priv. österr. Nordwestbahn;
Flehna Karl, Ober-Inspektor, Hauptkassier der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn Gesellschaft;
Glaser Edler von Alfons, k. k. Sektionsrat des Eisenbahnministeriums a. D., Repräsentant für Österreich der Internationalen Brüsseler Gesellschaft der Schlafwagen- und der großen europäischen Expreßzüge;
Götzl Franz, Sekretär der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
Horbachostel Ritter von Karl, k. k. Regierungsrat, Mitglied des Staatseisenbahnrates, Maschinen Direktor der k. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn i. P.;
Liskowetz Franz, Zentral-Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.;
Lazarus Edler von Oskar, Dr., Ober-Inspektor, Abteilungsvorstand der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
Neblinger Karl, Ober-Inspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft;
Nowak Ludwig, Inspektor, Bureau-Vorstand der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft;
Raspi Felix Louis, k. k. Hofrat, General-Sekretär der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft i. P.;
Rauscher Wilhelm, k. k. Regierungsrat, General-Inspektor, Direktions-Abteilungs-Vorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
Royl Wenzel, k. k. Regierungsrat, Maschinen-Direktor, Direktions-Abteilungs-Vorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn i. P.;
Schober Wenzel, Ober-Inspektor, Bureau-Vorstand-Stellvertreter der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
Siebenschein Heinrich, General-Inspektor der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft i. P.;
Wendelich von Alfred, Excellenz, kais. russischer Generalmajor;
Zacke Franz, Ober-Revident der k. k. österr. Staatsbahnen i. P.

Des weiteren mache ich Sie nochmals auf unsere diesjährige, am Samstag, den 29. Dezember stattfindende präzise 8 Uhr abends beginnende Silvesterfeier unter Beteiligung von Damen aufmerksam und bemerke, daß hervorragende Kunstkräfte ihre Mitwirkung an derselben bereits zugesichert haben.

In der nächsten, wegen des Weihnachts- und Neujahrfestes erst am Dienstag, den 8. Jänner 1907, 7½ Uhr abends stattfindenden Clubversammlung wird Herr E. L. Grieszelich, Vertreter der „Leipziger Illustrierten Zeitung" einen Vortrag „Über den Fremdenverkehr von Wien und Berlin" halten.

Heute hält Herr Ingenieur Rudolf F. Pozděna einen Vortrag über: „Streiflichter auf das sogenannte Problem der lenkbaren Luftschiffahrt und über die projektierte Verwendung derselben zur Erreichung des Nordpoles" (Kritik jedes Wellmannschen Projektes) und wird seinen Vortrag durch Lichtbilder erläutern.

Wünscht jemand zu den geschäftlichen Mitteilungen das Wort? Wenn dies nicht der Fall ist, bitte ich Herrn Ingenieur Pozděna seinen Vortrag zu beginnen. Der Redner entwarf zunächst ein instruktives Bild über die Luftschiffahrt im allgemeinen, besprach sodann die letzten Modelle jener Luftschiffe, welche rücksichtlich der Lenkbarkeit heute im Vordergrunde des allgemeinen Interesses stehen (Zeppelin, Santos-Dumont etc.) und unterzog schließlich den Wellmannschen Projekt, mittels eines lenkbaren Luftschiffes den Nordpol zu erreichen, einer herben, fachmännischen Kritik. Der durch Lichtbilder unterstützte, sehr beifällig aufgenommene Vortrag, welcher demnächst in dieser Zeitung zum Abdrucke kommen soll, fesselte das Interesse des Auditoriums bis zum Schlusse. Namens des Clubs dankte dem Redner Herr Regierungsrat v. Loehr mit warmen Worten. Dr. K. Hanler.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher
Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Tarif vom 1. Mai 1904.

Einbeziehung der Stationen der Lokalbahn Dandlieb—Rokitnitz in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1906 bis auf Widerruf, beziehungsweise bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1908, werden die Stationen der Lokalbahn Dandlieb—Rokitnitz in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Bis zur tarifmäßigen Durchführung kommen die Frachtsätze nach Dandlieb O. N.-W.-B. mit einem Zuschlage zur Berechnung, welcher im Verkehre nach:

Dandlieb-Lokalbahn	60 Heller
Wamberg	90 „
Slatina-Jaworzitz	150 „
Rokitnitz	200 „

für 1000 kg beträgt.

Direktion der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. Jänner 1907, für Frachterhöhungen mit 15. Februar 1907, tritt der Nachtrag II zum Elbeumschlagtarif für Westösterreich vom 1. Februar 1905 in Kraft.

Der Nachtrag II enthält unter anderem Ergänzungen und Änderungen der besonderen Bestimmungen und Zwischenlagerungsbestimmungen sowie der Ausnahmetarif im Kartierungs- und Rückvergütungswege.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion sowie bei den beteiligten Bahnen zum Preise von 40 Hellern = 35 Pfennige erhältlich.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn namens der beteiligten Bahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages V zum Tarif.

Mit 1. Jänner 1907, für Frachterhöhungen mit 15. Februar 1907, tritt der Nachschlag V zum Elbeumschlagtarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1903 in Kraft.

Der Nachtrag enthält unter anderem Ergänzungen und Änderungen der besonderen Bestimmungen, der Zwischenlagerungs- und Reexpeditionsbestimmungen sowie der Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege.

Exemplare des Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 45 Pfennige = 50 Heller erhältlich.

Österreichische Nordwestbahn als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrußland.

Verlängerung der Reexpeditionsfrist für russischen Zucker.

Die im Elbeumschlagstarife für Südwestrußland vom 1. Jänner 1905 auf Seite 5 unter A I 4 d für Sendungen aus Rußland gewährte Reexpeditionsfrist von 42 Tagen, wird unter Einhaltung der bisher gültigen sonstigen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1907, für Zuckersendungen aus Rußland auf 90 Tage verlängert.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesisch-sächsischer Steinkohlenverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1907 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1907, tritt der neue Ausnahmetarif 6 für den niederschlesisch sächsischen Steinkohlenverkehr in Kraft.

Hiedurch wird der seit 1. April 1897 gültige Anhang II zum Gütertarif Teil II für den schlesisch-sächsischen Verband samt Nachträgen I und II aufgehoben.

Einzelne Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 40 Pfennigen für das Stück bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Pränumerations-Einladung

auf die

„Österreichische Eisenbahn-Zeitung"

Organ des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten".

Erscheint vom April bis September am 1. und 15. jedes Monates, von Oktober bis März jeden Sonntag.

Mit 1. Jänner 1907 beginnt das I. Quartal des XXX. Jahrganges dieser im In- und Auslande verbreiteten, vom „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" herausgegebenen Zeitschrift.

Die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bringt in jeder Nummer einen Leitartikel über irgend einen zeitgemäßen Gegenstand technischen, juristischen, kommerziellen oder administrativen Inhaltes aus dem Gesamtgebiete des Eisenbahnwesens, immer von berufenen Fachmännern. Besondere Rücksicht wird auf alle Erfindungen, Neuerungen und Fortschritte in allen solchen Zweigen genommen und der Lauf der Eisenbahnpolitik in sachlicher, objektiver Weise dargestellt. Sämtliche Rubriken sind; die technische Rundschau, worin die neuesten einschlagstechnischen Neuheiten aus allen Kulturländern gebracht werden, volkswirtschaftliches Rundschau, worin auf alle wichtigen Vorgänge und Bedürfnisse der heimischen Volkswirtschaft mit besonderem Hinblicke auf die sich ergebenden tarifarischen und verkehrstechnischen Fragen aufmerksam gemacht wird, elektrische Bahnen, worin Neuerungen und Neuanlagen besprochen werden, dann die Chronik für Personalien und Miszellen, eine kompendiöse Besprechung aller fachlitterarischen Erscheinungen und ein Abdruck der im „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" abgehaltenen fachlichen Original-Vorträge.

Die Mitglieder des „Club österreichischer Eisenbahn-Beamten" erhalten die Zeitung unentgeltlich.

Solange der Vorrat reicht, werden komplette Jahrgänge früheren Datums gebunden oder lose, zu bedeutend ermäßigten Preisen abgegeben.

Die „österr. Eisenbahn-Zeitung" erscheint seit Beginn des XVII. Jahrganges in wesentlich vergrößertem Umfange und besitzt exklusive Zusendung per Post:

Für das Österreich-Ungarn:	Für das Deutsche Reich:	Für das übrige Ausland:
ganzjährig Kronen 10·—	ganzjährig . . Mark 12	ganzjährig . Franc 20
halbjährig „ 5·—	halbjährig . . „ 6	halbjährig . „ 10

Die Administration. Wien, I. Eschenbachgasse 11, Mezzanin.

Konkurs-Ausschreibung.

Bei der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg gelangt eine oder mehrere der nachstehend bezeichneten Dienststellen zur Besetzung:

1. Die Stelle eines provisorischen Konzepts-Adjunkten eventuell die Stelle eines Konzipisten. Den Vorzug erhalten Bewerber, welche bereits eine erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiete der Verkehrspolitik (insbesondere Eisenbahn- und Schiffahrtspolitik unter besonderer Berücksichtigung des in- und ausländischen Eisenbahntarifwesens und des Frachtrechtes) nachzuweisen in der Lage sind.

Die Stelle des provisorischen Konzeptsadjunkten gelangt mit einem Gehalte von 2000 K an Gehalt und 400 K an Quartiergeld vorerst provisorisch zur Besetzung; nach Ablauf eines Jahres kann bei zufriedenstellender Dienstleistung die Beförderung zum definitiven Konzipisten mit den in der Gehalts- und Beförderungsvorschrift für die Beamten der Handels- und Gewerbekammer systemisierten Bezügen erfolgen.

Bewerber, welche in den oben erwähnten Fächern besonders qualifiziert sind und eine längere praktische Verwendung auf diesem Gebiete nachweisen können eventuell als definitive Konzipisten mit dem Bezuge von 2600 K Gehalt und 600 K Quartiergeld, bezeichnungsweise als Konzipisten mit den systemisierten Bezügen der 2. Gehaltsstufe der Konzipistenranggklasse d. i. 3400 K Gehalt, 600 K Quartiergeld und 600 K Personalzulage angestellt werden.

2. Eventuell die Stelle eines vertragsmäßigen als Beamten des Tarifbureaus der Kammer anzustellenden Fachbeamten, welcher eine vollständige Beherrschung der Verkehrspolitik und des in- und ausländischen Eisenbahntarifwesens und Frachtrechtes nachzuweisen vermag. Bewerber um diese Stelle haben ihre Gehalts- und sonstigen Ansprüche in ihrem Gesuche anzugeben.

3. Eventuell die Stelle eines als Kanzleibeamten oder vertragsmäßig anzustellenden Kalkulations-Tarifeurs, welcher sich mit der vollständigen Beherrschung des österreichischen und ausländischen Eisenbahntarifwesens auszuweisen vermag. Bewerber um diesen Posten haben ihre Gehalts- und sonstigen Ansprüche im Gesuche anzuführen.

Bewerber um eine der sub 1—3 bezeichneten Stellen, wollen ihre mit einem Curriculum vitae, der Studien- und Verwendungsangnisse, dem Nachweise der erforderlichen Fachkenntnisse, die Bewerber für eine der unter 1 angeführten Stellen insbesondere mit dem Nachweise der absolvierten rechts- und staatswissenschaftlichen Studien sowie ihrer Sprachkenntnisse belegten, ordnungsmäßig gestempelten Gesuche bis längstens

8. Jänner 1907

beim unterzeichneten Präsidium einbringen.

Die Bewerber haben in ihrem Gesuche anzuführen, um welchen der drei verschiedenen Dienstposten sie sich bewerben.

Reichenberg, den 17. Dezember 1906.

Die Handels- und Gewerbekammer.

Der Präsident:
Alois Neumann.

Der I. Sekretär:
Dr. Carus.

Digitized by Google

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hoflieferanten
FILIALEN: Budapest Lemberg Czernowitz Innsbruck Sarajevo.
Wien, VIII. Langegasse 1, Zentrale.
Uniformen, Uniformsorten
Kürschnerwaren und Kappen
für Eisenbahnen. 663

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**
Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.
Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 597
Reservefond d. Anst.: K 8,275.502. Ges.-Versicherungssumme K 2.300,067.411. Anzahl der Mitglieder: 156.921.

Felix Blažíček WIEN V. Straußengasse 17.
Fabrik für Eisenbahnausrüstungs-Gegenstände.
Feuerfeste Kassen, Billetenkästen, Plombierzangen, Decoupierzangen, Oberbauwerkzeuge etc.
Spezialität: **Feuersichere Holzschränke.** 601
Lieferant der k. k. österr. Staatsbahnen, der meisten österr. Privatbahnen.

Stefan v. Götz & Söhne
Wien und Budapest
Wien XX. Bez., Gießmannegasse 2. Budapest b. Ganz & Co., Steinbrucherstr.
Eisenbahn-Sicherungsanlagen.
Zentralweichenstellungen
Bahnschranken, Industriegeleisesicherungen, Geleisesperrbäume, Weichensperren, Sperrschuhe
Werkzeuge und Gebrauchsartikel für den **Bahnbau, Bahnerhaltungs-** und Betriebsdienst
Berg- und Hüttenwesen.
Bremsschuhe, Waggonschieber etc. Patent Boßing.
Telegramm-Adresse: Bahngötz Wien Telephon.
„A B C⁴-Code fünfte Ausgabe in Verwendung.
TELEPHON 13484. 670

HUTTER & SCHRANTZ A.-G.
SIEBWAREN- u. FILZTUCHFABRIKEN.
K. u. K. HOF- LIEFERANTEN
Wien, VI. Windmühlgasse Nr. 20

empfehlen: **Stahldraht-Matratzen, Eisen- und Messing-Möbeln** etc. etc. in vorzüglichster Ausführung zu sehr mäßigen Preisen.
Illustrierte Kataloge gratis und franko.

Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt.
GEGRÜNDET 1842. 525
Lokomotiven jeder Art für Normal- und Sekundärbahnen. Dampfmaschinen, Dampfkessel jeder Art, Reservoire, Hochdruck-Turbinen-Pumpen (System Jaeger) für alle Arten von Wasserbeförderung, Gasmotoren, Gebläse, Transmissionen, Rohrleitungen, Guß- und Schmiedestücke roh oder bearbeitet, Drehscheiben.

Leobersdorfer Maschinenfabrik
vorm. **GANZ & Co.**
Eisengiesserei u. Maschinenfabriks-Actien-Gesellschaft
Leobersdorf bei Wien.
Fabrication von
Hartgussrädern und Hartgusskreuzungen
aus Specialmaterial nach amerikanischem System für den gesammten Eisenbahnbedarf, Industrie- und Kleinbahnen.
Special-Abtheilungen für Turbinenbau, Papierfabriks- und Holzschleiferei-Anlagen
ferner für
Cement-, Gips- und Keramische Industrie.
Alle Gattungen Zerkleinerungsmaschinen.
Wärmemotoren „Patent Diesel"
für Kleingewerbe und Landwirthschaftsbetriebe, sowie Beleuchtungsanlagen.
Transmissionen aller Systeme.
ABTHEILUNG für
elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen
in Gleich-, Dreh- und Wechselstrom. 668

Darlehen!
Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft
(General-Repräsentanz für Österreich:)
WIEN, IV. Technikerstraße Nr. 5.
Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung an anderordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Rank tordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich binnen thunlichst kurzer Gesundheitsmangel einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die thätige Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsquantum, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die ähnliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (8 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erwirkung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Taxanzeigen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.
Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung 587

Für den Inseratenteil verantwortlich Annoncen-Expedition M. Porzonyi, Wien, IX. Hörigasse 5.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten.
Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.
Druck von H. Spies & Co. Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

For
USE IN LIBRARY
ONLY
DO NOT REMOVE
FROM LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google

Google